11e Année — N° 524 — 50 centimes — 3 Octobre 1908 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : LA COUPE DES VOITURETTES

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Élysées, et 9, aven. de l'Opéra.

NAUDIN,
Vainqueur de la Coupe des Voiturettes.

Les Sizaire et Naudin ont pris les 1re, 2e et 4e places et enlevé la Coupe de régularité. (Pneus Michelin.) *(Voir pages, 234, 235, 238 et 239.)*

Abonnements :
Paris et Départements. . . . 24 *francs*
Etranger. . . . . . 28 *francs*
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT
Flirt

EURÉKA !!!
Plus de panne due à l'échauffement des pièces mécaniques par l'emploi du
FRIGORIFIQUE
Lubrifie sans usure toutes pièces à frottement.
Un graissage par mois suffit.
Envoi de la notice explicative sur demande.
1 KILO FRANCO CONTRE MANDAT-POSTE DE 10 FR.
Ecrire : Sté **du Frigorifique, 68, r. de Bondy. Paris**

L'EMBROCATION
MICHEL DUPRÉ

Supprime **LA FATIGUE**
Assouplit et fortifie **LES MUSCLES**
GUÉRIT Efforts, Entorses Contusions.
Echantillon gratuit
M. DUPRÉ, pharien, Château-du-Loir (Sarthe). Flac. 2.80, fco domicile 3.65, fco gare 3.40; 1/2 fl 1 60, fco 1.95. Dep. Mons fourn. sports, cycles *A. Tunmer*, Paris et hon

Société Lumière ET SES FILS LYON

LA SEULE PLAQUE
donnant la Photographie directe de tous sujets avec leurs **COULEURS** est la
Plaque "AUTOCHROME"
EN VENTE PARTOUT
PROCÉDÉ A. & E. LUMIÈRE Breveté dans tous pays
Nouveau Papier "CELLO" Noircissement direct, par virage au platine
Nouvelle Plaque ÉTIQUETTE "VIOLETTE" **Dépassant en sensibilité toutes les Emulsions antérieures**
L'Agenda LUMIÈRE 1908, format de poche (plus de 400 pages) se trouve partout : **UN franc**
LITTÉRATURE FRANCO SUR DEMANDE

LA GRANDE MARQUE DES VOITURETTES
FOUILLARON
VOITURES et VOITURETTES *à changement de vitesse progressif. Grande économie de pneus et d'essence.*
USINES : LEVALLOIS-PERRET

La Semaine Comique, par Henriot.

GRANDES MANŒUVRES
— Ah ! mon dieu ! toute la cavalerie qui nous court dessus...
— Ils ont pris ton chapeau pour un manchon blanc... Tu figures l'ennemi !

— Par un temps calme, l'aéroplane va bien ! mais ce qu'il y a de plus difficile c'est le vol au vent.
— Vous parlez comme un pâtissier.

A. FORMIDYN

La voiture de ville la plus agréable est le
Petit Landaulet
Vinot Deguingand
10/14 HP. 4 cyl.
29 Quai National Puteaux.

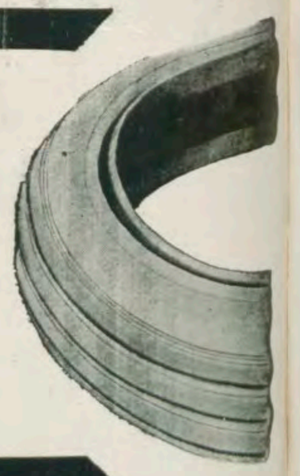
VICTIMES DU SORT

SI VOUS VOULEZ
posséder les secrets d'amour, voir la déveine vo quitter, gagner au jeu et aux loteries, détruire e jeter un sort, écraser vos ennemis, avoir chanc richesses, santé, beauté et bonheur. Ecrivez **Morice**, le sorcier *Rouge*, 19, r. Mazagran, Paris qui vous enverra *gratis* et fco son curieux petit livre

POUR MAIGRIR rien ne vaut
sans nuire à la Santé
Le THÉ MEXICAIN du Dr JAWAS
Efficacité certaine, résultat rapide. La boîte 5f franco.
Phie Vivienne, 16, Rue Vivienne, Paris et toutes Pharmacies.

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS

LE DERNIER MODÈLE de
CONTINENTAL



Type de Course **à 3 Nervures**
Renforcé antidérapant
Livrable de suite
PARIS - 146, Av. Malakoff.

BREVTÉS S.G.D.G.
NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. **MEYRIGNAC**, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, Paris.

VOITURE DE PROMENADE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE

Photographie d'Art *FEMINA*
Hôtel de *FEMINA* **BON** de réduction de 5% sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

Orfèvrerie "CHRISTOFLE"
Une Seule et Unique Qualité
La Meilleure
Afin de l'obtenir **EXIGEZ** cette Marque et le Nom **"CHRISTOFLE"** sur chaque pièce.

EDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
LIVRES à 3 fr. 50
pouvant être lus par tout le monde

Arsène Lupin, Gentleman-Cambrioleur ;
Arsène Lupin contre Sherlock Holmes, par Maurice Leblanc.
Le Mystère de la Chambre Jaune, par G. Leroux.
Kowa la Mystérieuse, par Charles Folley.

Paraîtront prochainement :
Un Cri dans la nuit, par Golsworsky.
Un Crime a été commis, par Albert Boissière.
La Boxe, par Jacques Mortane, André Linville, Willie Lewis et Castérès.

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris,** contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— **Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*** —

PARFUM
VIVITZ
LT·PIVER
PARIS
Essence. Savon. Poudre de Riz
Lotion, Sachets
ETC.

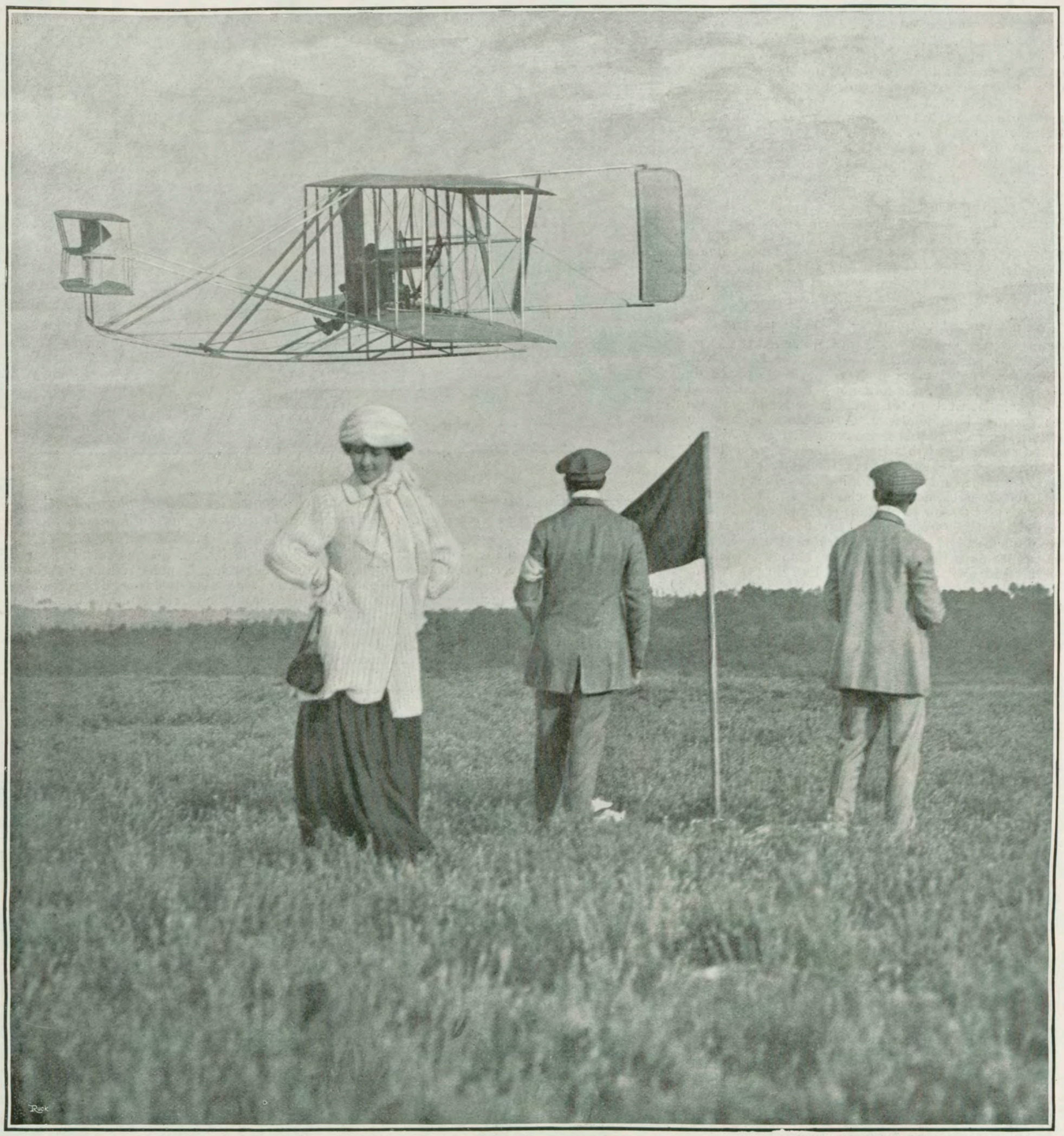
BENGALINE
Peinture Émail Perfectionnée
LA BENGALINE S'EMPLOIE SUR TOUT & PARTOUT

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

3 Octobre 1908 ✠ N° 524
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS ✠ Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.



(Photographie de notre envoyé spécial.)

LES EXPLOITS DE WILBUR WRIGHT (1)

Les merveilleuses expériences de Wilbur Wright au camp d'Auvours continuent à attirer au Mans une foule qui rappelle, autant par la qualité que par la quantité, celle qui se pressait, il y a deux ans, au Circuit de la Sarthe. Tout le monde veut voir voler Wilbur. L'extraordinaire aviateur qui, les premiers jours, semblait se hasarder timidement et péniblement, fait maintenant une hécatombe de records. Il en bat pour deux, puisque son frère, blessé, a dû suspendre ses essais. Il a battu le record de la durée, avec 1 h. 31 m. 25 s. 4/5, a volé pendant 51 m. 10 s. 2/5, avec un vent violent de huit mètres à la seconde, et a emmené un passager, M. Paul Tissandier, pendant 11 m. 35 s. 2/5.

(Voir pages 232 et 233)

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on october 3rd. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte.

WILBUR WRIGHT RECORDMAN DU MONDE

Par FRANÇOIS PEYREY

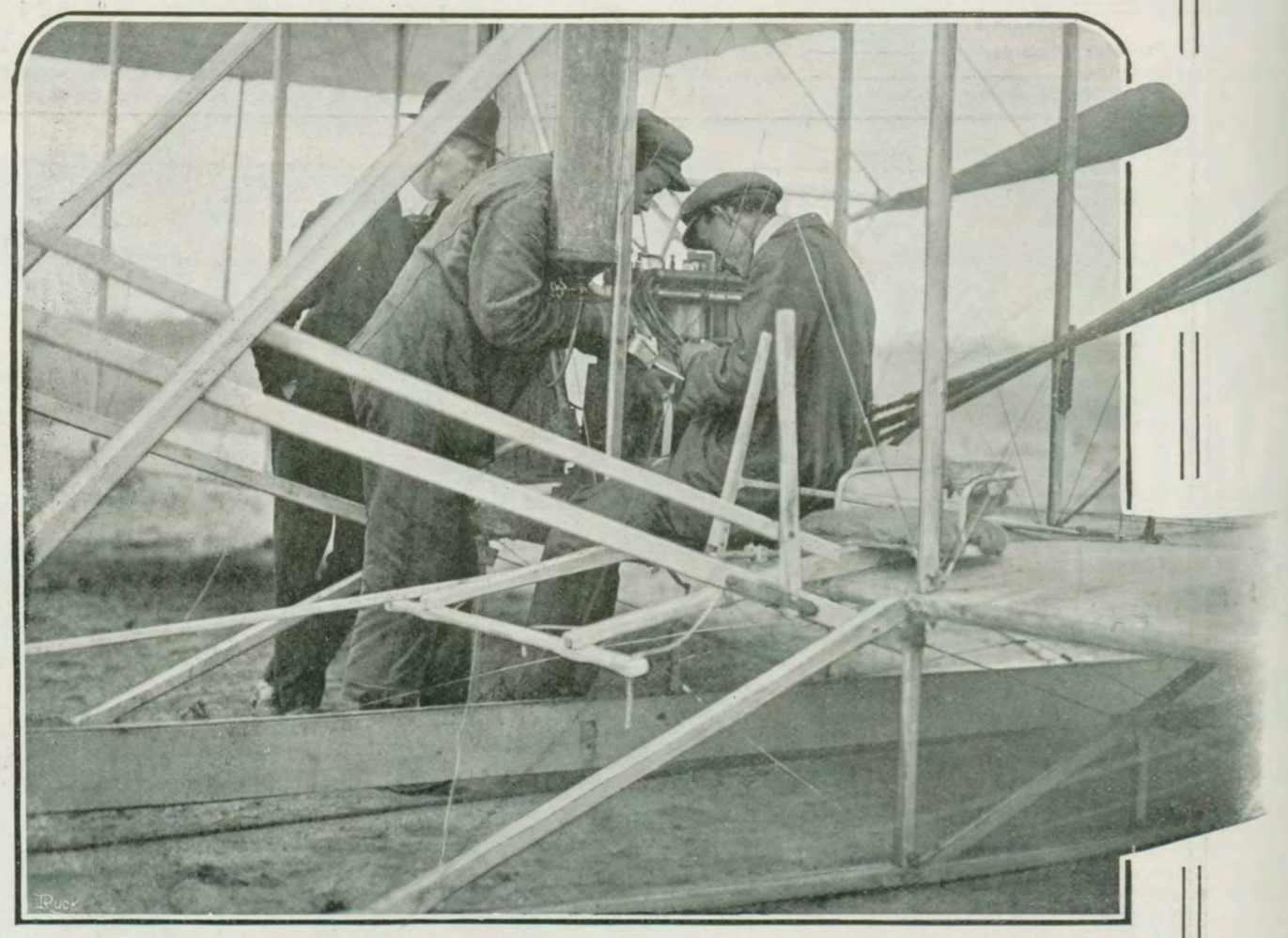
Wilbur Wright continue ses prouesses au Mans et répond de la meilleure façon à ses détracteurs jaloux

WILBUR WRIGHT, depuis le 21 septembre, détient officiellement les records du monde de distance et de durée, par 66 kilom. 600, franchis en 1 h. 31 m. 25 s. 4/5. Ces chiffres parlent; ils ont une éloquence qui leur suffit; ils dispensent d'inutiles commentaires relatifs à la stupéfaction joyeuse qu'ils provoquèrent dans le monde entier.

Le contrôle de la performance avait été parfaitement organisé. Sur le champ de tir d'Auvours, un triangle fut mesuré et ses sommets indiqués par des fanions. Les trois côtés atteignaient 1.000, 700 et 300 mètres, soit un parcours total de deux kilomètres. Au pied de chacun de ces fanions se tenaient des commissaires de l'Aéro-Club de France et de l'Aéro-Club de la Sarthe; au fanion d'Ardenay, MM. Paul Tissandier et Ernest Zens; au fanion de Champagné, MM. Paul Rousseau, Léon Bollée, Georges Durand et René Pellier; au fanion de la Fourche, le comte de Lambert, MM. Paul Zens et François Peyrey. Les temps étaient pris par M. Paul Rousseau, chronométreur officiel de l'Aéro-Club de France.

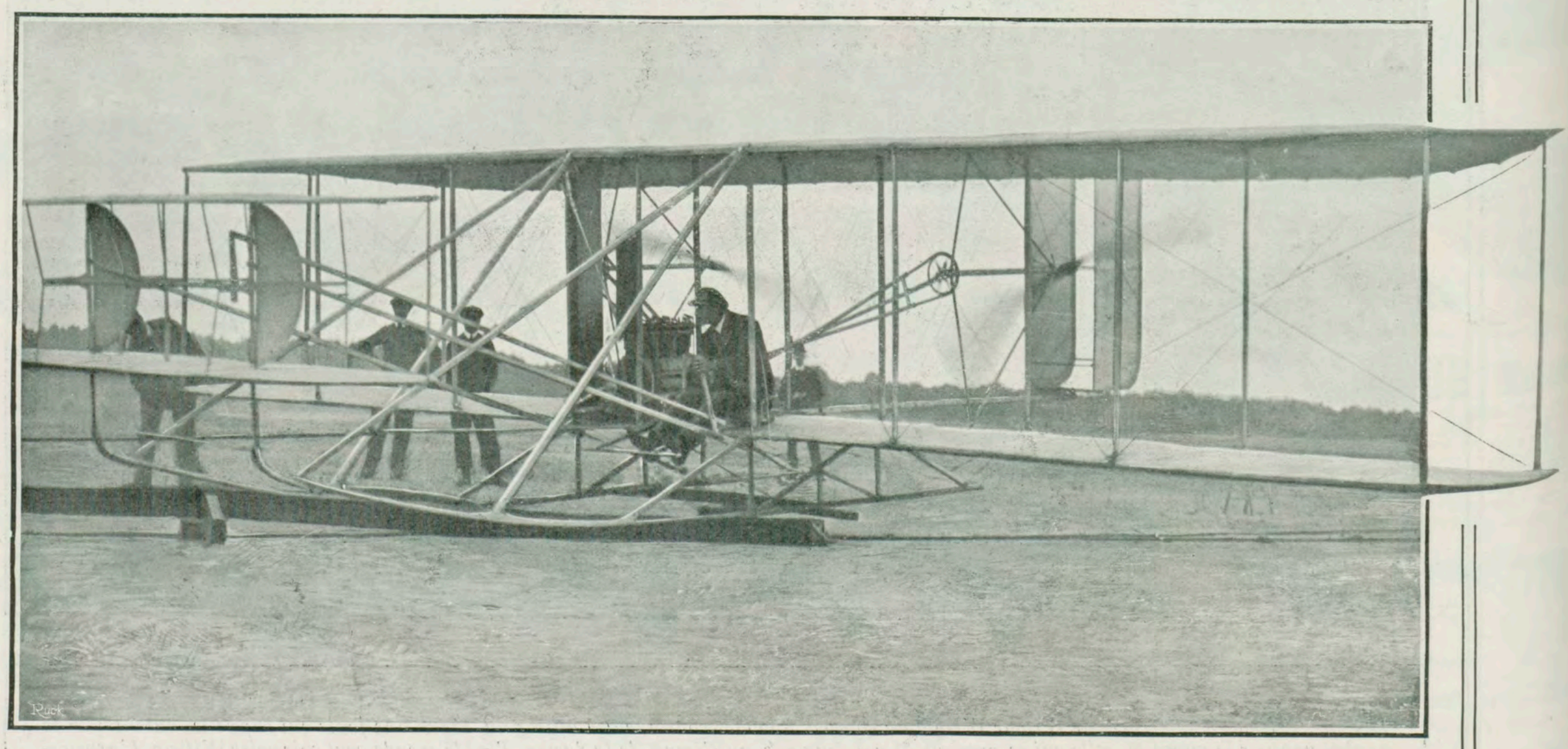
Wilbur Wright s'envola à 5 h. 17 de l'après-midi, pour n'atterrir qu'à 6 h. 48 m. 25 s. 4/5. Il eût pu facilement porter à trois heures la durée de son vol, l'aéroplane étant muni d'un réservoir d'essence de 50 litres, si la nuit, une nuit noire tombant d'un ciel couvert, n'avait trop tôt arrêté la nouvelle prouesse du premier homme-oiseau. A quelques mètres du pylone, au pied duquel se trouvait M. Henry White, ambassadeur des Etats-Unis, Wright regagna le sol avec sa légèreté et sa grâce habituelles pour entendre, tandis qu'une foule de huit mille personnes poussait une immense clameur, les chaudes félicitations du représentant de son pays. Engagé régulièrement pour le Prix de 5.000 francs de l'Aéro-Club de France et la Coupe Michelin 1908 (20.000 francs et une réplique en bronze de la Coupe), l'aviateur, tenant actuel de ces deux épreuves, en deviendra titulaire définitif si l'un de ses camarades ne couvre pas une distance supérieure à 38 kilomètres avant le 30 septembre (Prix de l'A. C. F.), et avant le 31 décembre (Coupe Michelin). Cette distance de 38 kilomètres avait été franchie, en effet, au coucher du soleil, limitant, d'après le règlement, le chronométrage des prix précités.

Au virage de la Fourche, j'ai pu longuement suivre les évolutions de l'oiseau artificiel. Il se produisait là un remous très accentué où l'aéroplane s'engageait après avoir doublé le fanion. Chaque fois, l'appareil, pris par la spire d'air, s'inclinait légèrement, mais Wilbur Wright le redressait aussitôt par une pression légère sur le levier, déterminant le gauchissement des ailes. L'expérimentateur était absolument immobile sur son siège ; ses mains manœuvraient doucement les leviers, sans plus d'efforts que ne demande, pour changer la direction de la machine, un guidon de bicyclette. D'autre part, le moteur tournait avec la régularité d'un moteur de voiture, et l'on constata, à la fin de l'expé-



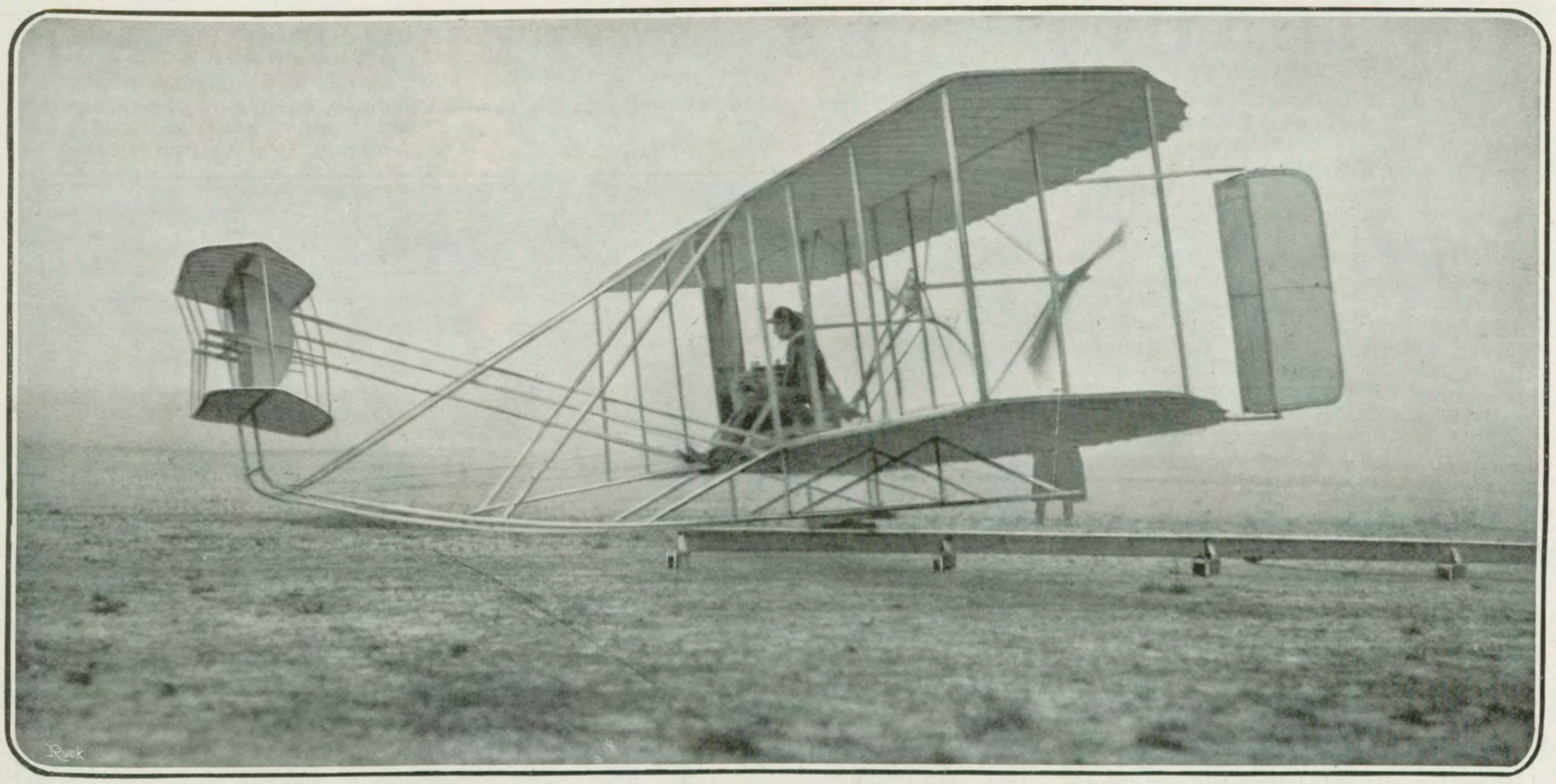
Les derniers préparatifs.

La série de photographies qui illustrent cet article montre les diverses phases de l'envol du prestigieux oiseau américain. Ici, Wright met la dernière goutte d'huile au moteur.



Sur le rail.

On vient de mettre le moteur en marche, les hélices tournent déjà, l'aviateur vient de mettre en mouvement le déclancheur, sous l'action duquel les poids tombant du haut du pylone, lancent l'appareil en avant.



Au bout du rail.

Les poids descendent, et sous leur action, le gigantesque oiseau s'avance, glisse sans saccades sur le rail. Il est déjà délesté, et, quittant le sol, il va s'élancer dans l'atmosphère, à la conquête d'un nouveau record.

rience, que les 10 litres d'eau du radiateur n'étaient pas en ébullition.

La première phrase de Wilbur Wright, lorsque, leurs félicitations terminées, ses admirateurs lui permirent de l'exprimer, fut : « Orville sera content, là-bas, à l'hôpital ! » Sa pensée s'était envolée vers son frère, victime, le 18 septembre, d'un terrible accident de machine volante.

Orville Wright avait déjà piloté dans l'atmosphère de Fort-Myers, le lieutenant F. P. Lahm et le major Squier. Ce jour-là, le lieutenant Seldfridge le pria de l'accepter comme passager. Orville Wright accepta, mais remplaça ses propulseurs par deux nouvelles hélices dont le diamètre était légèrement augmenté : trois centimètres. Or, les hélices passent très près des haubans maintenant le gouvernail de direction. L'une d'elles rencontra l'un de ces fils d'acier qu'elle coupa. Le gouvernail, n'étant plus maintenu, s'inclina du côté opposé, et le second hauban, devenu lâche, fut pris à son tour par la seconde hélice. Il n'en fallait pas davantage pour provoquer le coup de roulis qui amena l'aéroplane au sol par le travers.

Orville Wright et le lieutenant Seldfridge se trouvaient à ce moment à une vingtaine de mètres de hauteur. Le choc fut extrêmement violent. L'on dut dégager, des débris de l'appareil brisé, les aviateurs. Orville Wright n'avait qu'une fracture simple de la cuisse gauche, quelques côtes enfoncées et une blessure superficielle à la face, mais son passager, pris entre le moteur et le réservoir d'essence, râlait déjà. Il expira peu après.

Orville Wright sera rétabli dans deux mois environ. Il a déclaré qu'au moment où il arrivait à terre, il avait le sentiment que l'aéroplane se redressait, obéissant à sa manœuvre énergique. Son frère croit également que nous n'aurions pas à déplorer, si l'appareil avait évolué à une plus grande altitude, une chute atroce qui n'a, bien entendu, aucune importance au point de vue de l'avenir de l'aviation, pas plus qu'elle ne diminue l'excellence du système Wright.

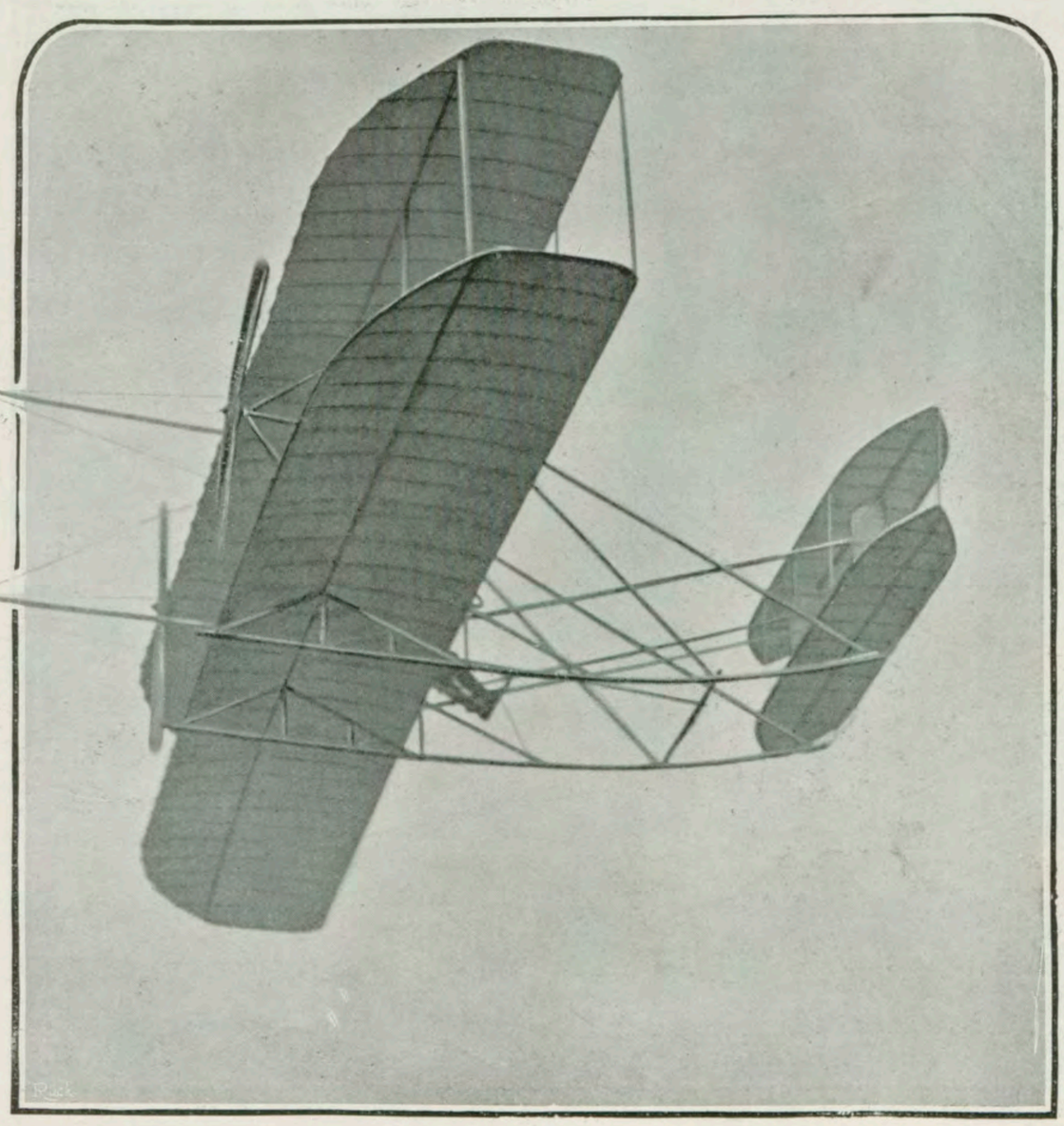
A l'heure actuelle, les deux frères ont surabondamment démontré la simplicité des organes de leur machine et son maniement aisé. Leurs récentes expériences reléguèrent avec les vieilles lunes d'injustes critiques formulées au début de leurs essais publics, critiques émises, soit dans un accès de chauvinisme exacerbé, soit dans un but intéressé. A lire les unes et les autres, le lecteur non prévenu eût pu facilement croire que les frères Wright n'étaient que les équilibristes d'un cirque dirigé par M. Chanute : l'admiration générale a fait oublier ces pauvretés !

Wilbur a bien fait de se moquer des calomniateurs. « Le chien aboie, la caravane passe! » Après avoir dépossédé son frère blessé des records de durée qu'il s'était si brillamment attribués, il a accompli de nouvelles prouesses qui prouvent quel merveilleux appareil il conduit chaque jour à la victoire.

Ce fut d'abord un nouveau vol de 54 m. 3 s. 1/5. Qu'est-ce que cela à côté d'une heure 31 m. 25 s. 4/5 ? Mais pendant ce laps de temps, il parcourut 39 kilomètres officiellement, battant ainsi d'un kilomètre son précédent record, arrêté au coucher du soleil. On peut évaluer à 55 kilomètres la distance totale. Il est curieux de constater la régularité de ces vols : le lundi, Wright avait accompli 38 kilomètres en 51 m. 9 s. 3/5, le jeudi en 51 m. 10 s. 2/5. Le 25 septembre, Wilbur s'est envolé avec un passager, M. P. Zens, et a réussi à tenir l'air pendant 9 m. 7 s. 3/5.

Et dire qu'il a peut-être encore des détracteurs! Les malheureux !

François Peyrey.



Dans les airs.

Maintenant, le voilà loin du sol ; il a pris possession de son élément et il vole, décrivant des orbes, inlassablement. A lui la Coupe Michelin !

(Photographies de nos envoyés spéciaux.)

LA COUPE DES VOITURETTES

Sizaire et Naudin ont pris, à Compiègne, une double revanche de Sicile et de Dieppe, encore que le vainqueur du Grand Prix ne fût pas présent

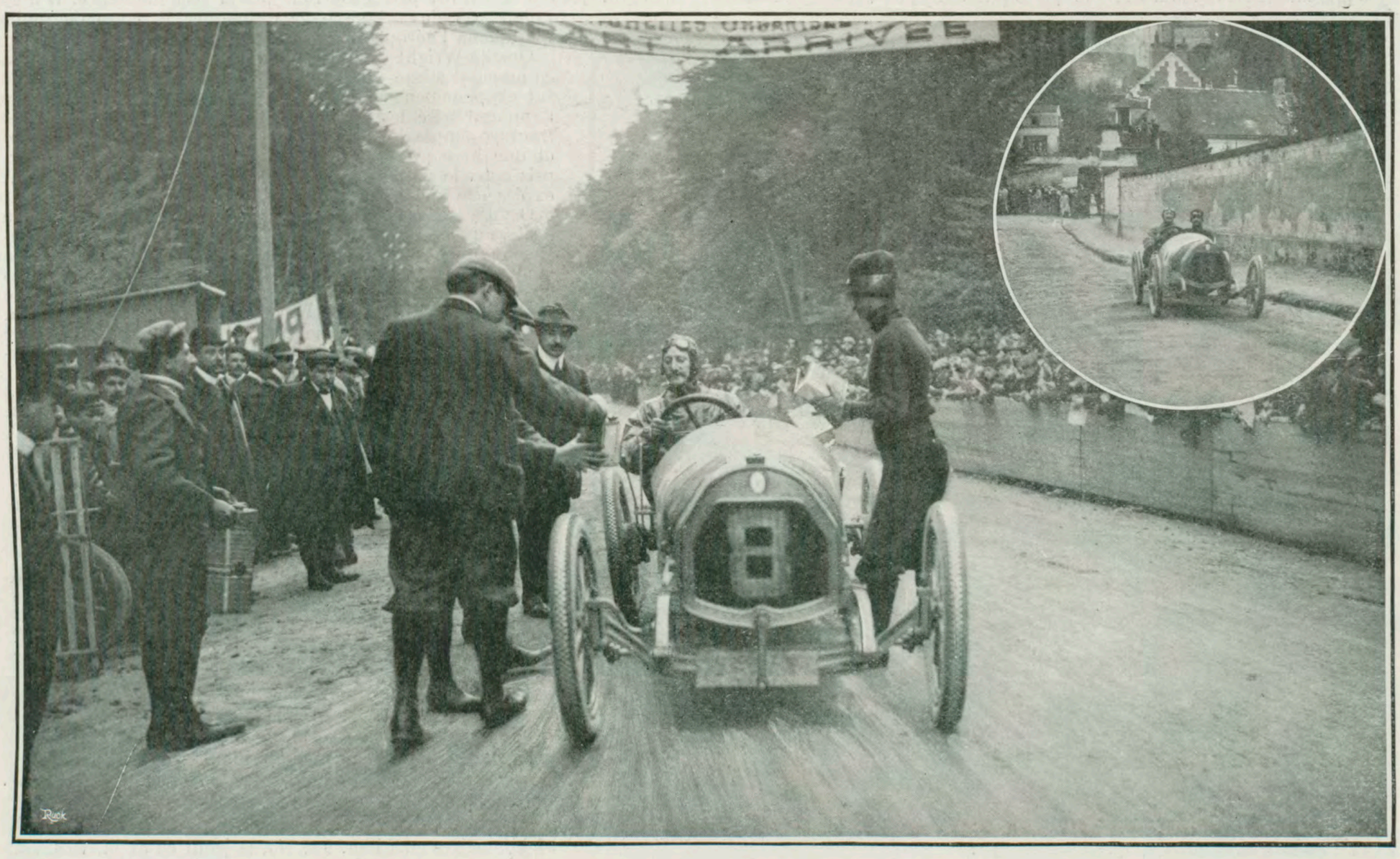
Bien que n'ayant pas réuni un nombre aussi considérable d'engagés que l'année dernière, la Coupe des Voiturettes fut pour l'*Auto*, qui l'organisa, un réel succès. Elle bénéficia d'une matinée de beau temps entre deux journées d'une pluie torrentielle qui nous avait accompagnés pendant tout le trajet de Paris à Compiègne, la veille, et que nous retrouvâmes le lendemain, de Compiègne à Paris. Oh! ces routes du Nord! N'en déplaise à mon excellent camarade Faroux, qui les déclare excellentes — question d'habitude — j'aime mieux aller au Havre qu'à Compiègne: c'est plus vite fait.

Nous fûmes, d'ailleurs, mieux reçus qu'à Rambouillet, et, à ce point de vue, on ne peut que se féliciter de ce que les organisateurs aient changé de région. Le Circuit est meilleur, au total, quoiqu'il présente certains virages fort durs en terrain mouillé et que, par places, le sol soit bien mauvais, par exemple, avant Crépy, et, avant d'entrer en forêt, après Gilocourt. Sur 33 concurrents, 31 se présentèrent au départ, Barriaux, l'un des deux manquants, avait fait, la veille, connaissance de trop près avec une charrue qui déambulait sur la route.

La course fut d'une régularité extraordinaire. Dès le premier tour, les trois Sizaire et les trois Lion sont en tête et la lutte commence ardente entre les vieux rivaux. C'est Naudin qui occupe la première place, qu'il conservera d'ailleurs jusqu'à la fin. Sizaire le suit de près, et les deux associés se livrent à une chasse acharnée. Tous deux sont de magnifiques conducteurs. Ils ont le même moteur, la même voiture. Il n'est pas un truc de marche de l'un que l'autre ne connaisse et ne mette en pratique. Mais il y a entre les deux une petite différence de multiplication, et c'est de cela que

Sizaire est second, mais il touche le gagnant.

Dans une poule aux enchères faite la veille de la course, entre les concurrents et leurs amis, Sizaire avait pris Naudin pour 420 francs, qui lui ont rapporté 3.080 francs. Du 7,33 contre un pour un favori, c'est joli !



F. de Bazelaire au départ.

La jolie quatre-cylindres de Bazelaire fit un beau début de course, couvrant cinq tours avec une remarquable régularité. Victime, la veille de l'épreuve, d'un accident, elle ne put malheureusement donner toute sa vitesse. En haut, de Bazelaire à Pierrefonds. (Pneus Continental.)

sera victime Sizaire, qui est une minute moins vite au tour que son associé. Et en fait, comme ni l'un ni l'autre n'ont eu d'arrêt, c'est 7 m. 18 s. derrière Naudin que Sizaire terminera.

Giuppone entame contre les deux compères une lutte terrible. Les Lion sont moins vite, l'audacieux Italien essaie de compenser cette légère différence par des virages d'une témérité excessive. A 200 mètres du départ, à la Fourche, il avait déjà fait, en dérapant, un tour complet sur lui-même. Cette confiance en son adresse lui coûtera cher, car, au sortir du virage de Gilocourt, il ne peut se redresser à temps, va heurter une borne et fausse une fusée. Il continue jusqu'à la ligne d'arrivée à petite allure, pour abandonner.

Derrière ce premier groupe, la lutte n'est pas moins vive entre Leboucq et Goux. Elle ne se termine qu'après la course puisque l'ordre d'arrivée, primitivement donné par le chronométreur est ensuite interverti, et que Goux passe troisième, avec deux secondes d'avance sur Leboucq. La goupille de la manivelle de mise en marche perdue, qui l'a forcé à pousser sa voiture au ravitaillement, a coûté à ce dernier une place.

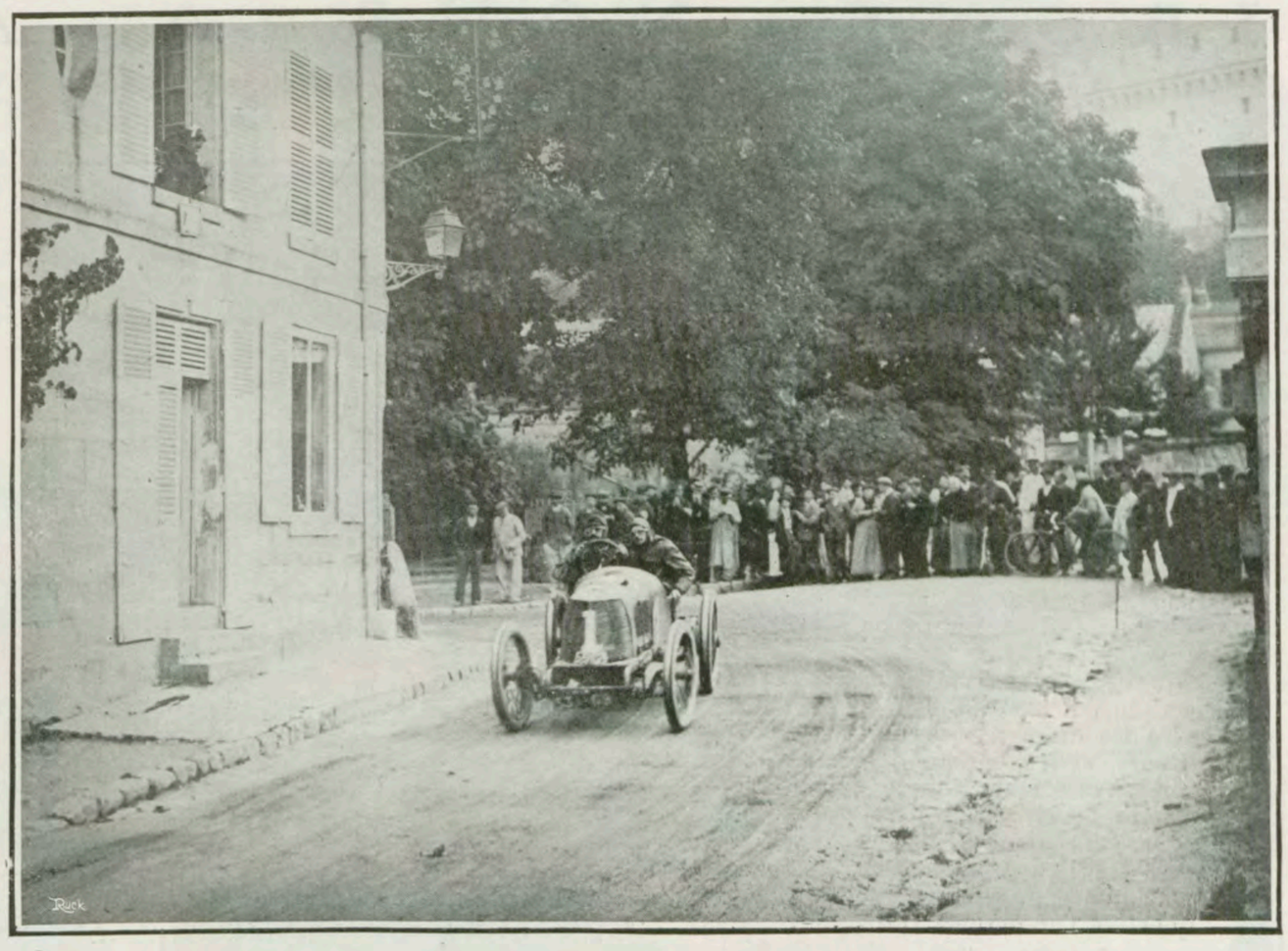
La régularité de marche des trois voitures est remarquable. Naudin établit le record du tour en 38 m. 47 et sa plus grande différence pour le tour n'atteint pas une minute.

Les Martini ont fait une jolie course. Ces petites voitures à 4 cylindres, qui sont tout à fait du type commercial, se sont classées premières des polycylindres. Elles ont, de ce fait, gagné la Coupe Grégoire et le Prix Delage. Toutes trois ont terminé avec quelques minutes de différences de l'une à l'autre.

Les deux Joyeuse de Ménard et de Schweitzer ont terminé, marchant avec la plus grande régularité. Il faut remarquer qu'elles étaient munies du moteur de Dion de 100/160, et qu'elles ont battu des moteurs de même marque de 200 millimètres de course.

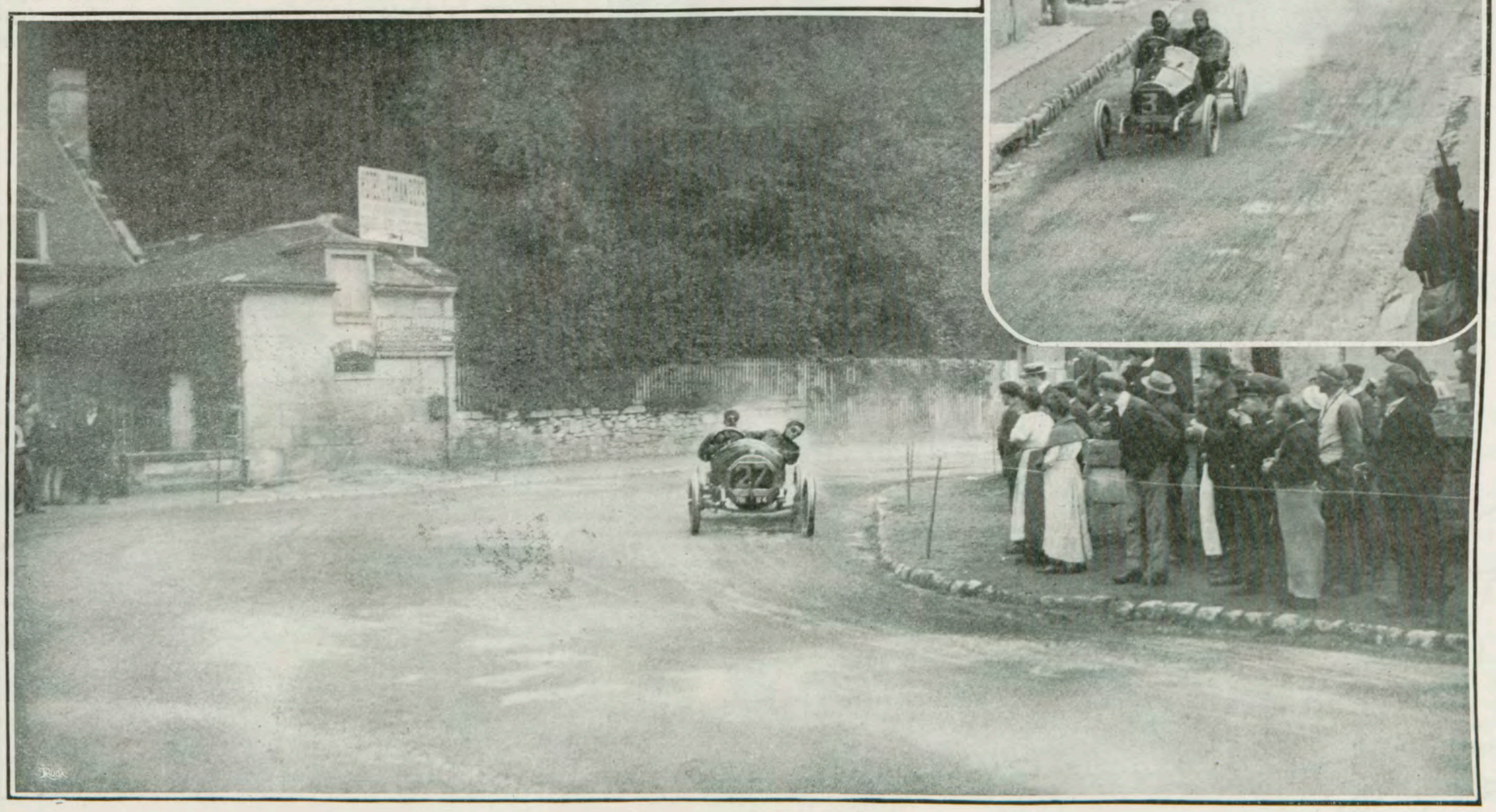
La Coupe des Voiturettes fut le triomphe des longues courses. Le moteur des Sizaire ne compte pas moins de 250 de course, Lion avait 200 et le capot, embouti pour laisser la place à son moteur surélevé, présentait à l'avant une petite bosse du plus comique effet. Il était certain qu'on viendrait peu à peu, l'alésage étant limité, à augmenter considérablement la course. Le fait existe depuis longtemps pour les moteurs industriels. Mon compétent confrère Faroux ne me citait-il pas, hier, un moteur Mercédès qui fonctionne à l'usine et qui pour 180 d'alésage, a 650 de course! Il est intéressant de voir que, dans le domaine de la locomotion, ce sont les voiturettes qui auront donné l'exemple. Les constructeurs des grosses voitures ne peuvent manquer de les imiter.

F.-A. WHEEL.



Ménard passant à Pierrefonds.

Les deux La Joyeuse, licence Ménard Bastien, ont terminé, marchant avec une régularité remarquable. Ménard se classe 6e, en 6 h. 14 m. 49 s.
(Pneus Michelin.)



Sonvico à Pierrefonds.

Les voitures Martini se classent premières des 4-cylindres. Toutes les trois ont terminé, prenant les 7e, 8e et 10e places. Elles remportent la Coupe Grégoire pour la première polycylindrique et le Prix Delage pour la voiturette la plus voisine du type de tourisme. En haut, Beck passant à Pierrefonds. (Pneumatiques Michelin, Magnéto Bosch.)

IRONS-NOUS A ANGERS?

Le circuit proposé aux environs d'Angers a toutes les chances d'être adopté — Nous en donnons aujourd'hui les premières photographies

Où se courra le Grand Prix de 1909? Telle est la question qui s'est posée avant même que celui de 1908 fût disputé. Ce qui était dès lors certain, c'est qu'il ne se courrait plus à Dieppe. Quels que soient les avantages qu'il pourrait y avoir à conserver toujours le même parcours — comparaison des temps, diminution des essais, économie d'installation, etc. — ils ne compensent pas les inconvénients, dont le moindre n'est pas que les spectateurs se lassent de voir un spectacle qui ne varie guère, dans un décor qui ne varie pas.

La question étant résolue dans ce sens, il reste à choisir entre les différents compétiteurs, et il n'en manque point. Au premier rang, se trouve le circuit proposé dans la région d'Angers, qui est bon premier déjà par la date, puisqu'il en fut question l'an dernier. L'itinéraire que M. Etienne Giraud vint d'examiner, au nom de la Commission Sportive, et qui fut adopté en principe, a 73 kilom. 500. Ce circuit forme un triangle dont le premier sommet se trouve placé à la

La Fourche de la Croix-de-Lorraine.

Comme tout circuit qui se respecte, celui d'Anjou a sa Fourche, qui porte un nom prédestiné pour l'automobile.

Croix de Lorraine, à l'intersection de la route nationale n° 23, de Paris à Nantes, et de la route nationale 163 d'Angers, à Rennes, à environ sept kilomètres d'Angers.

Le premier côté du triangle est donc constitué par la route nationale n° 23. Il se compose d'une série de lignes droites de plusieurs kilomètres de longueur, à peine ondulées. Le pays est d'ailleurs plat, la route se déroule, large de 5 mètres, atteignant parfois 6 m. 50, avec de larges bas côtés, généralement dépourvus d'arbres. Deux localités seulement se trouvent

Une ligne droite avant Bécon

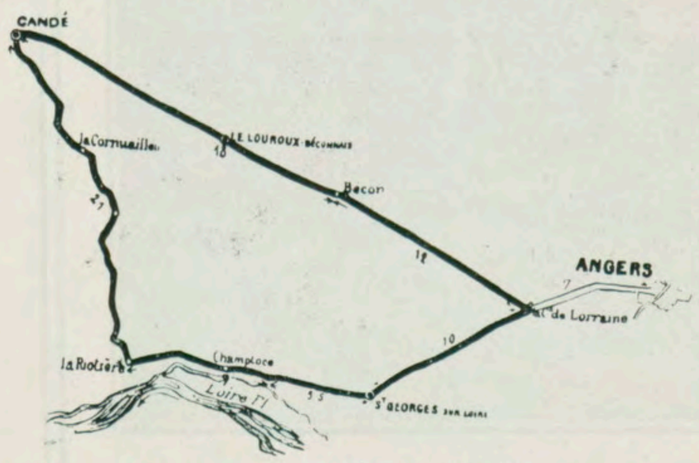
Deux des côtés du triangle ne comportent qu'une série de longues lignes droites de plusieurs kilomètres.

Le virage de Candé,

Ce virage dangereux permettra aux imprudents d'entrer directement dans la pharmacie.

Le virage de la Cornuaille.

On aperçoit au premier plan la 20-30 chevaux Charron sur laquelle M. J. Malinge a bien voulu faire faire à notre rédacteur en chef et à notre photographe, le tour du Circuit. (Pneumatiques Michelin.)



La carte du Circuit.

Le Circuit forme un triangle dont les côtés ont respectivement 30, 21 et 22 kilom. 500, soit 73 kilom. 500.

traversées par la route : Bécon et le Louroux-Béconnais — encore un nom prédestiné! — Toutes les deux sont à cheval, pour ainsi dire, sur des virages en S, dont le dernier, celui qui se trouve à la sortie du Louroux, est assez difficile à prendre, relevé qu'il est à l'envers, et placé dans une côte. La route reprend ensuite, droite, avec la traversée du chemin de fer d'intérêt local de la Poissonnière à Candé.

Candé marque le second sommet du triangle. La route y entre par deux virages. Elle en sort par un troisième à angle droit qui sera assez délicat à prendre. Ce qui est rassurant, c'est que si on le manque, on entre droit chez le pharmacien, dont on aperçoit l'officine sur notre photographie. Les bandes de pansement, les antiseptiques et les révulsifs ne manqueront donc pas. Souhaitons qu'on n'ait que peu l'occasion de s'en servir. Le second côté du triangle est d'un aspect tout à fait différent de celui du premier. Il emprunte la route départementale n° 6, qui est, on peut dire, toute en virages. C'est une succession de lacets tels qu'il n'y a peut-être pas un kilomètre en ligne droite. Sur les 20 kilomètres, j'ai compté plus de 30 virages, dont l'un, situé à 12 kilomètres de Candé et que représente notre photographie, est tel que si on ne se méfie, on s'embarque sur le bas-côté, heureusement assez large, mais que borde une rangée d'arbres suivie d'un fossé.

Le carrefour de la Riotière marque le troisième sommet du triangle; il se trouve à l'intersection de la route départementale que nous venons de quitter et de la route nationale de Paris à Nantes. Cinq ou six maisons constituent ce hameau, qui domine la Loire, avec la petite ville d'Ingrandes allongée sur sa rive. De l'autre côté, le bocage vendéen. Un virage à angle droit, à gauche, et nous voici sur le troisième côté du triangle. Cette fois, c'est encore la route droite, comme nous l'avons trouvée tout d'abord. Un seul virage assez dur, à Champtocé. Il forme une double boucle en descente autour des ruines du château historique de Barbe-Bleue.

Puis, on rejoint la Croix de Lorraine, en passant devant le château de Serrant, propriété du duc de la Trémoille, dont les terres s'étendent presque jusqu'à la Fourche.

Et le circuit est bouclé.

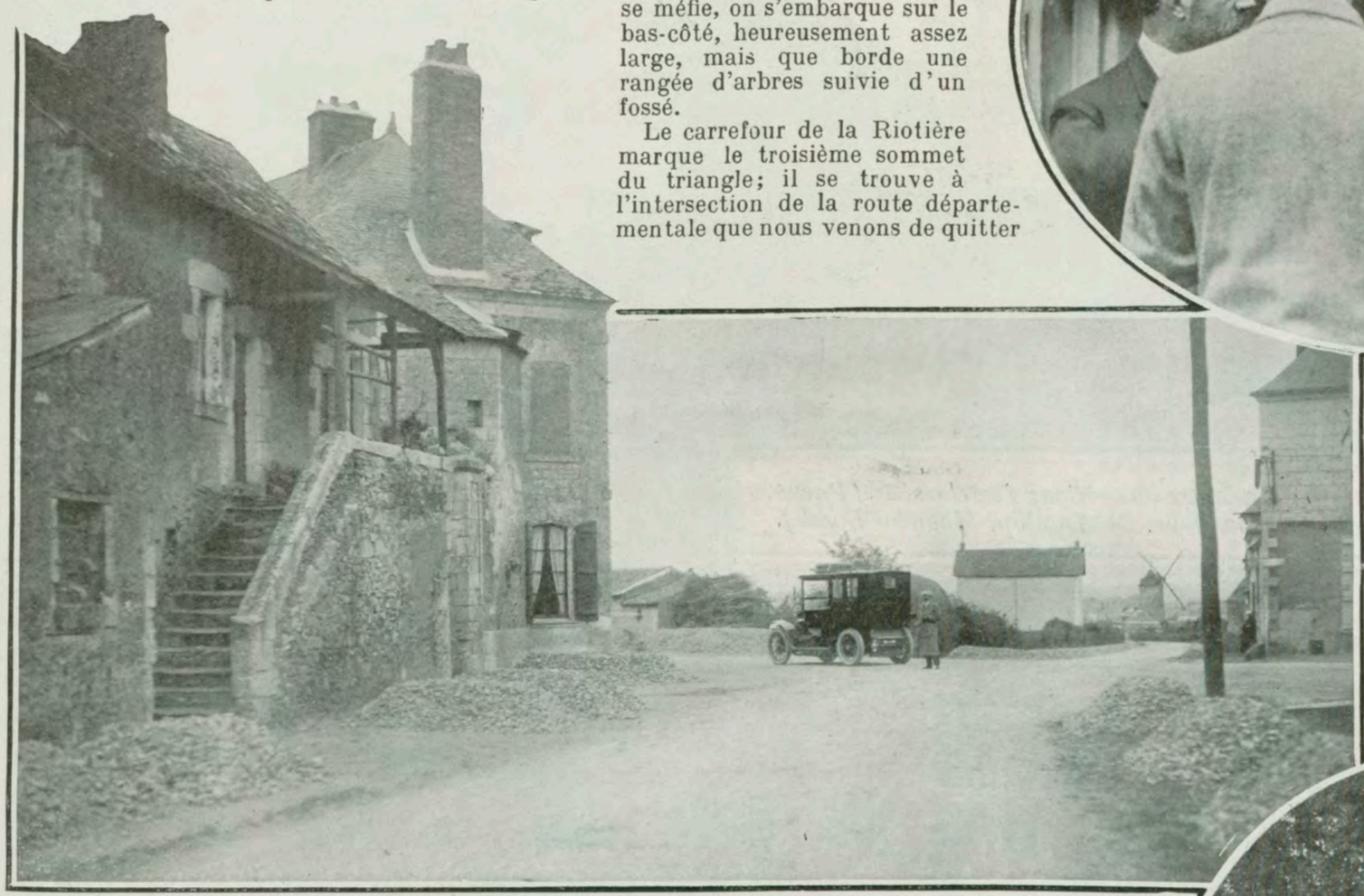
En somme, c'est un circuit terriblement vite.

Le Dr Motais, qui en eut l'idée, le Dr Monprofit, maire d'Angers, qui le patronne avec enthousiasme, et le Comité qui s'est chargé de recueillir les souscriptions verront, je l'espère, leur œuvre couronnée de succès. Ils le méritent.

MARCEL VIOLLETTE.

En parlant du Circuit.

De droite à gauche : le docteur Monprofit, maire d'Angers, Labbès, adjoint, et Malinge, conversant avec notre rédacteur en chef.

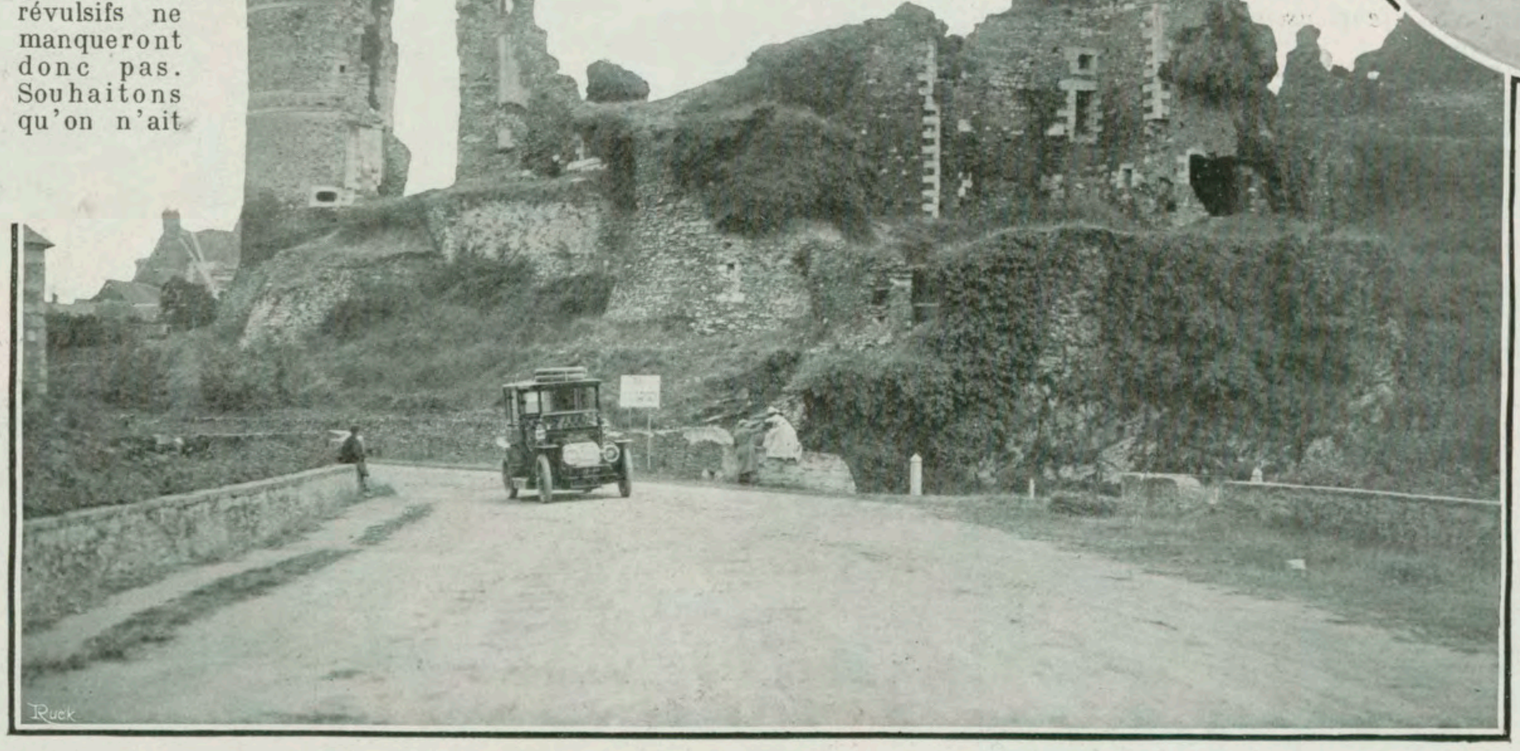


Le virage de la Riotière.

Abandonnant la route qui continue en descendant sur Ingrandes, sur la Loire, l'itinéraire rejoint la route nationale de Paris à Nantes.

Un virage avant la Riotière.

Tout ce côté du triangle présente de nombreux virages en S.

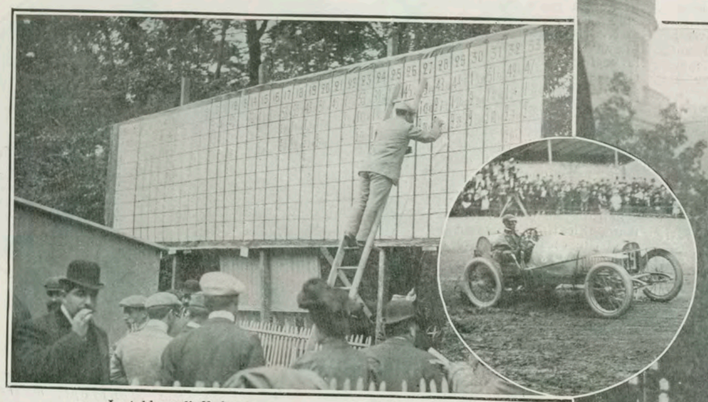


Devant le château de Barbe-Bleue.

Pour éviter ce château, situé à la sortie de Champtocé, la route forme un virage en double S, situé dans une descente et qui sera rectifié grâce à la générosité de la propriétaire du terrain en bordure, la comtesse de Beaurepaire.

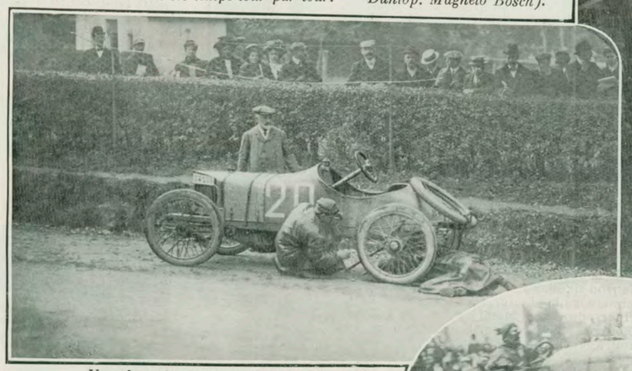
(Photographies de nos envoyés spéciaux).

LA COUPE DES VOITURETTES

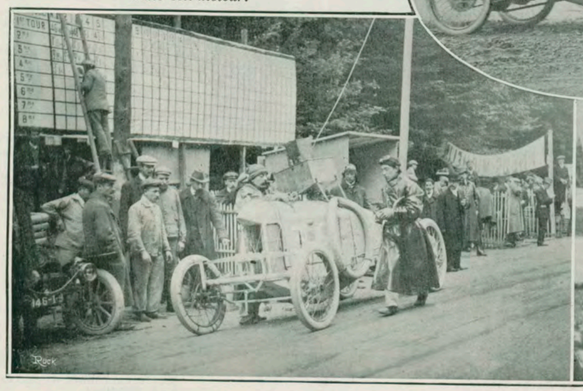


Le tableau d'affichage.
Un tableau placé à l'arrivée et un autre aux tribunes donnaient les temps tour par tour.

Goux.
Goux s'est classé 3e. (Pneus Dunlop. Magnéto Bosch).



Une réparation en pleine route.
A quelques pas de la Fourche, Roisan est rangé sur le bas-côté et fourgonne consciencieusement dans son moteur.



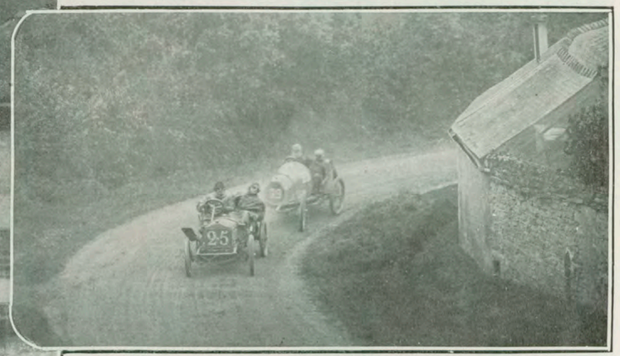
Un ravitaillement de Leboucq.
Peu de temps perdu au ravitaillement. En général, le mécano vidait les bidons dans le réservoir sans s'arrêter. L'huile était versée à pleins brocs.

Leboucq à la Fourche
Leboucq avait été donné d'abord comme troisième, à la suite d'une erreur dans son heure de départ. Il n'était que quatrième, à deux secondes du troisième.

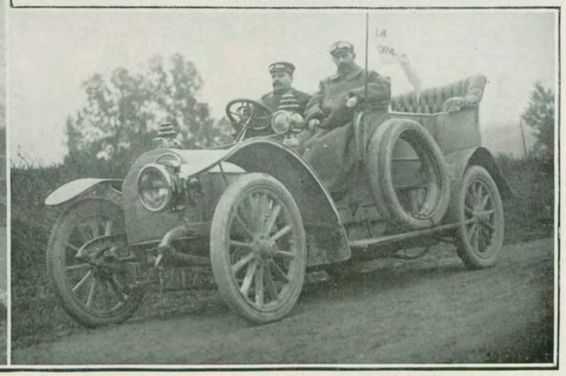
Le vainqueur, Naudin, passant à Pierrefonds.
C'est Naudin qui a triomphé dans la Coupe des Voiturettes. Il a pris la tête et ne l'a pas quittée. Les 500 kilomètres ont été couverts en 5 h. 14 m. 8 s., 76 kilom. 430 à l'heure. Il emporte le prix de l'A. C., de Seine-et-Oise pour le record du tour, en 38 m. 47, et celui du Syndicat d'initiative pour la plus faible différence entre les temps de chaque tour. (Pneus Michelin. Magnéto Bosch.)

Au ravitaillement.
La consommation des pneus fut bien moindre qu'à Dieppe.

Au virage de la Fourche.
Ce virage, placé devant les tribunes, ne pouvait se prendre que très ralenti.

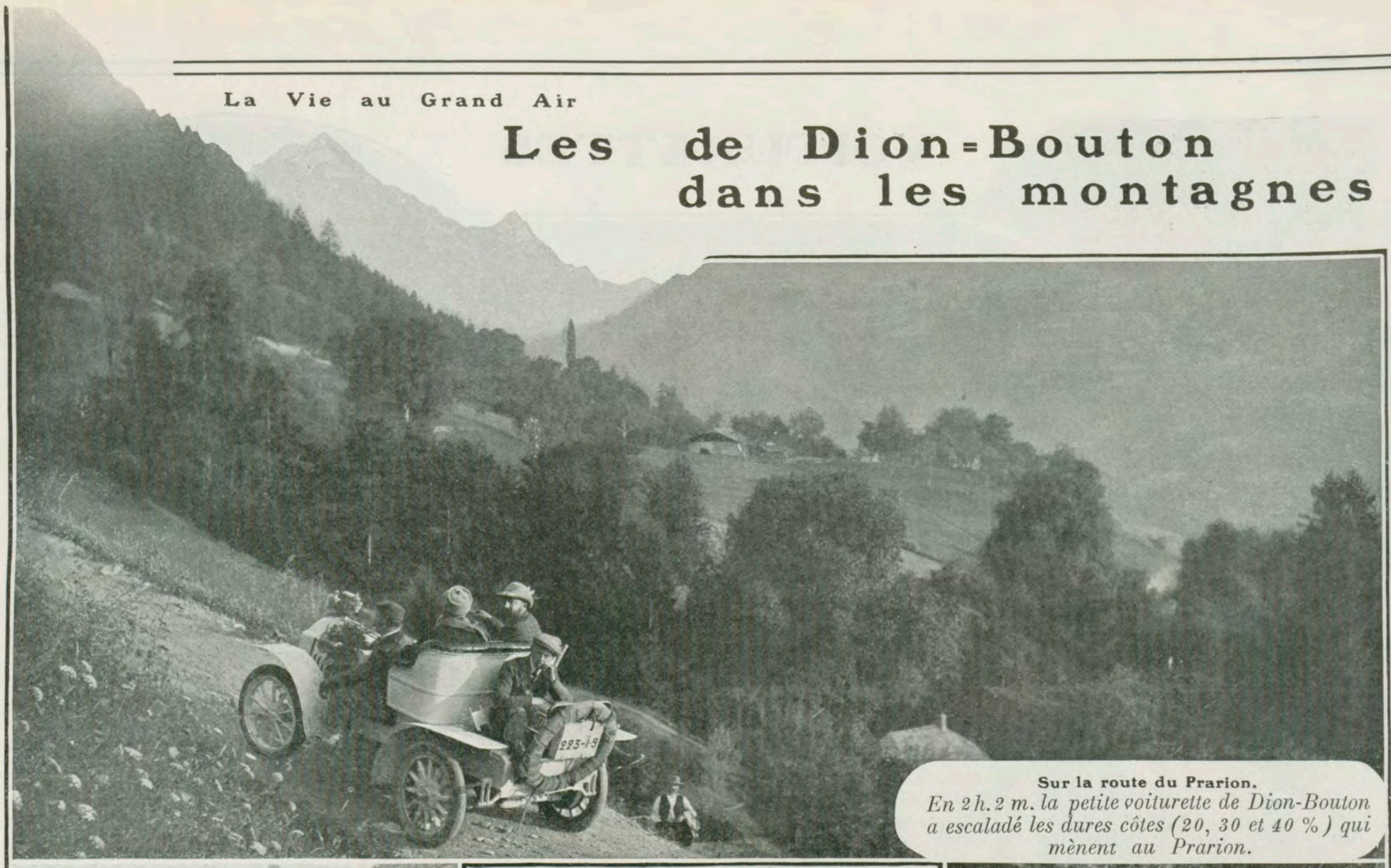


Au virage de Gilocourt.
Ce virage était le plus dur du Circuit. C'est là que Giuppone vint fausser une fusée en se heurtant contre une borne. Il finit son tour avec une roue de travers et abandonna.

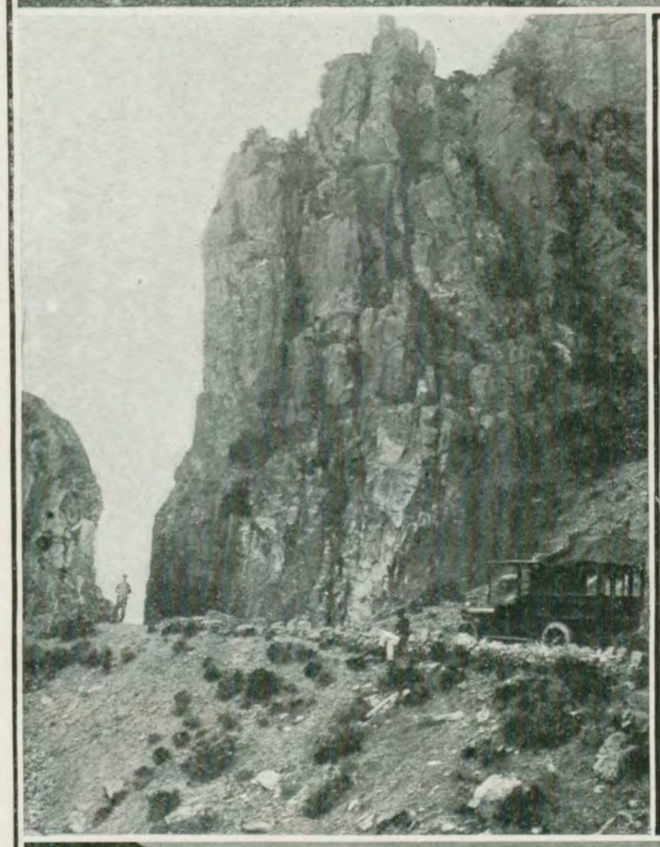


La voiture de la *Vie au Grand Air*.
C'est une 28/32 chevaux Mercédès, gracieusement mise à la disposition de la Vie au Grand Air, *par M. Desjoyeaux, qui nous a permis de placer nos photographes tout le long du Circuit. (Pneus Continental.)*

Les de Dion-Bouton dans les montagnes



Sur la route du Prarion.
En 2 h. 2 m. la petite voiturette de Dion-Bouton a escaladé les dures côtes (20, 30 et 40 %) qui mènent au Prarion.



Un record de montagne vient d'être battu, dont il est important de faire ressortir la valeur, parce qu'il s'agit, d'une part, d'une cime dont l'accès est réputé des plus difficiles, et parce que la voiture qui l'a gravie est une humble voiturette dont le modeste moteur se contente d'un seul cylindre. C'est le Prarion, et c'est la huit-chevaux de Dion, au moteur monocylindrique de 100 millimètres d'alésage. Le 20 août dernier, la petite voiturette s'attelait à cette tâche ardue et, en 2 h. 2 m., elle escaladait la dure côte qui va de la place de Saint-Gervais au chalet du Prarion, battant le record établi, il y a environ un an par une grosse voiture 4 cylindres.

Pendant ce temps, une autre région de la France, non moins pittoresque, et tout aussi difficile, était ouverte aux touristes, grâce aux de Dion-Bouton. Il s'agit de la Corse, cette perle trop peu connue de la Méditerranée. Déjà plusieurs lignes desservies par des omnibus de Dion-Bouton partent d'Ajaccio dans des directions diverses. Bientôt, d'autres encore vont être mises en exploitation, qui prouveront une fois de plus l'excellence, la solidité et l'économie du matériel de Dion-Bouton.

Fr. M.

Vue générale des Calanches (Corse).
L'omnibus de Dion-Bouton traverse la passe. On appelle calanches une série de montagnes rocheuses de couleur rouge accentuée.

Au sommet du Prarion.
Depuis le 20 août, le record du Prarion appartient à la monocylindrique 8 chevaux de Dion-Bouton, en 2 h. 2 m.

Un site pittoresque (Corse).
La route qui monte au col de Verdes traverse la forêt de Zicavo par des pentes qui sont particulièrement dures.

LES CHAMPIONS S'AMUSENT

Jack Johnson vient de passer à Paris pour son combat avec Burns

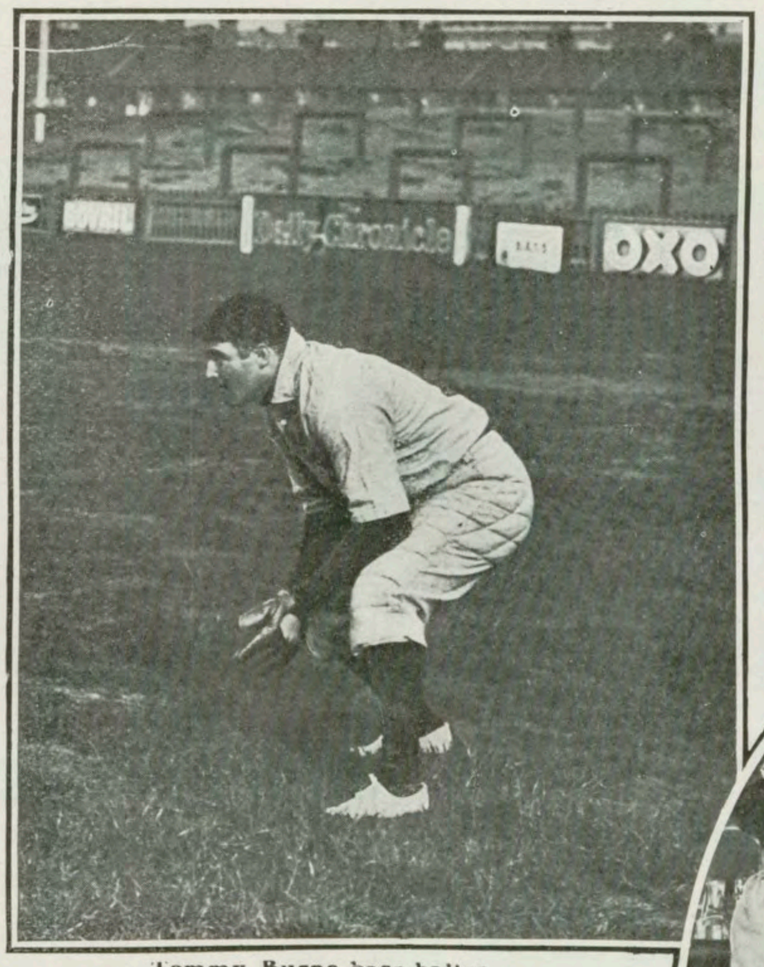
Il se rendait en Australie, où il va commencer son entraînement

Jack Johnson vient de traverser Paris. Nous avons pu le voir et le faire photographier. D'après les clichés que nous reproduisons, on constatera, d'ailleurs, que le colosse Sam Mac Vea a l'air d'un petit garçon, à côté de lui. Tommy Burns, qui n'a qu'un mètre soixante-dix, aura fort à faire pour ébranler cette masse colorée. Près de trente centimètres de différence constituent un handicap énorme, et on peut dire que si le Canadien triomphe, il pourra être considéré comme le meilleur homme du monde.

Mais, en sera-t-il ainsi? La question est difficile à résoudre. Et j'ai bien peur que les plus subtiles discussions, que les conclusions tirées du record de chacun des deux antagonistes ne servent à rien. Déclarer que tel ou tel vaincra est plutôt un pronostic établi sur une opinion personnelle que sur un raisonnement scientifique. J'ai déjà écrit que Jack Johnson semblait devoir vaincre, si le combat n'avait que vingt-cinq rounds, être battu s'il les excédait. Or, le match continuera jusqu'au finish, l'un des deux combattants étant knock-out. Alors que conclure? Rien, et je m'excuse d'être aussi peu précis.

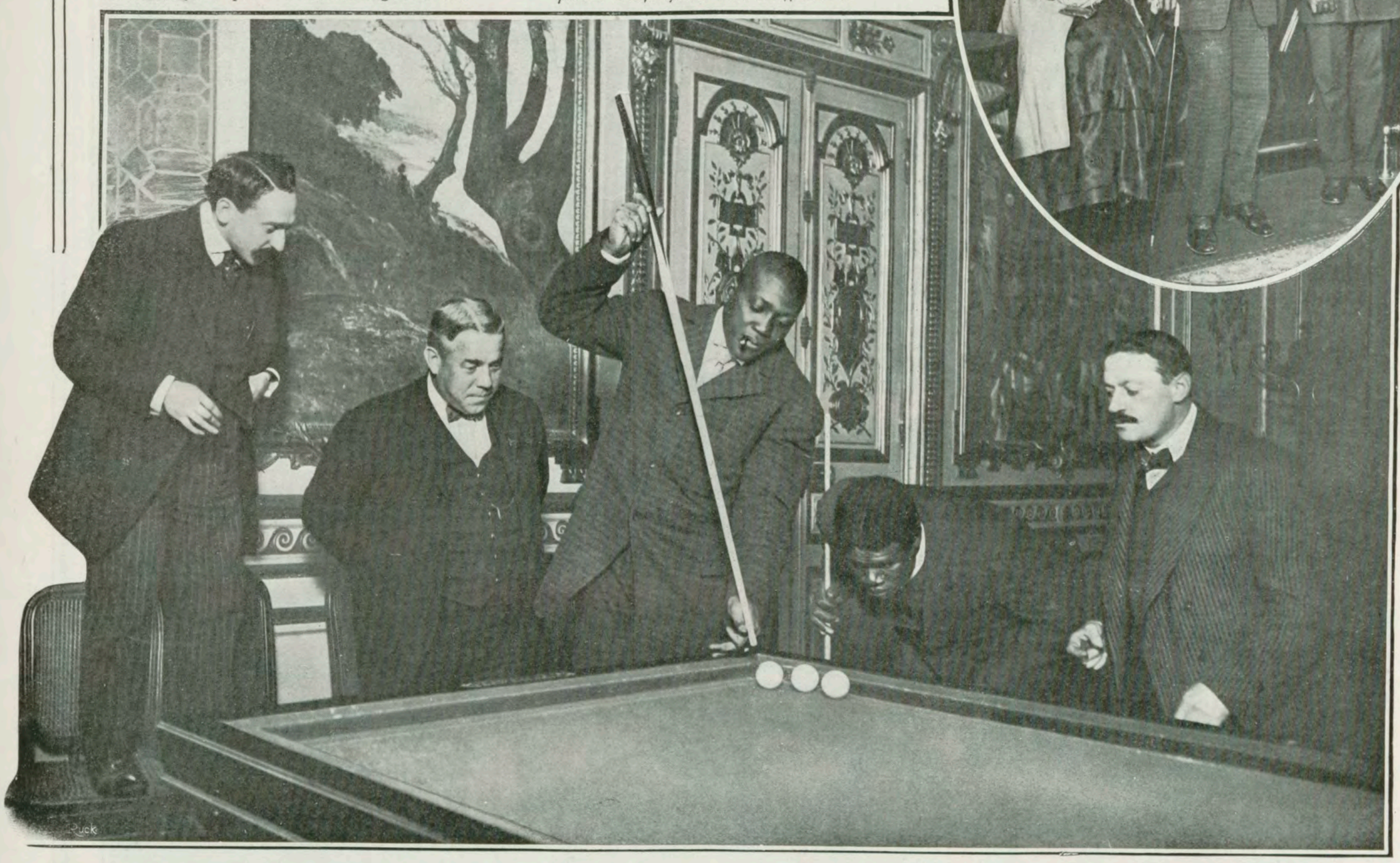
J'aime mieux vous parler de notre ami Willie Lewis, qui continue à se couvrir de gloire à New-York. Il va sans doute nous revenir le mois prochain, et ce sera pour nous une véritable joie d'applaudir à nouveau ce fameux fighter. Il vient de remporter une splendide victoire à New-York, sur Bill Hurley, le champion de Glens Falls, qui était grand favori. Le match se disputait en six rounds. Bill Hurley pesait dix livres de plus que Willie, et, malgré ce handicap, Willie fut maître de la situation depuis la première reprise jusqu'à la fin, appliquant même à la sixième, un terrible uppercut du droit à son adversaire. Hurley était absolument « groggy », et ce n'est que grâce à son courage et à son énergie, qu'il ne tomba pas knock-out: mais il s'évanouit quand il alla s'asseoir, à la fin du combat. Il avait la figure complètement abîmée, un œil fermé, il saignait de la bouche et du nez, tandis que Lewis n'avait pas la moindre trace de coups. Le succès de notre ami fut extraordinaire, et nous sommes heureux de lui adresser nos plus sincères félicitations. Il va se rencontrer avec Sailor Burke et nous espérons qu'il ajoutera ainsi une nouvelle victoire à son record, l'un des plus beaux de tous les combattants américains.

Jacques Mortane.



Tommy Burns base-baller.

Tommy Burns est un joueur de base-ball de premier ordre, et il faisait de ce sport son passe-temps favori en Angleterre.



Une partie de billard.

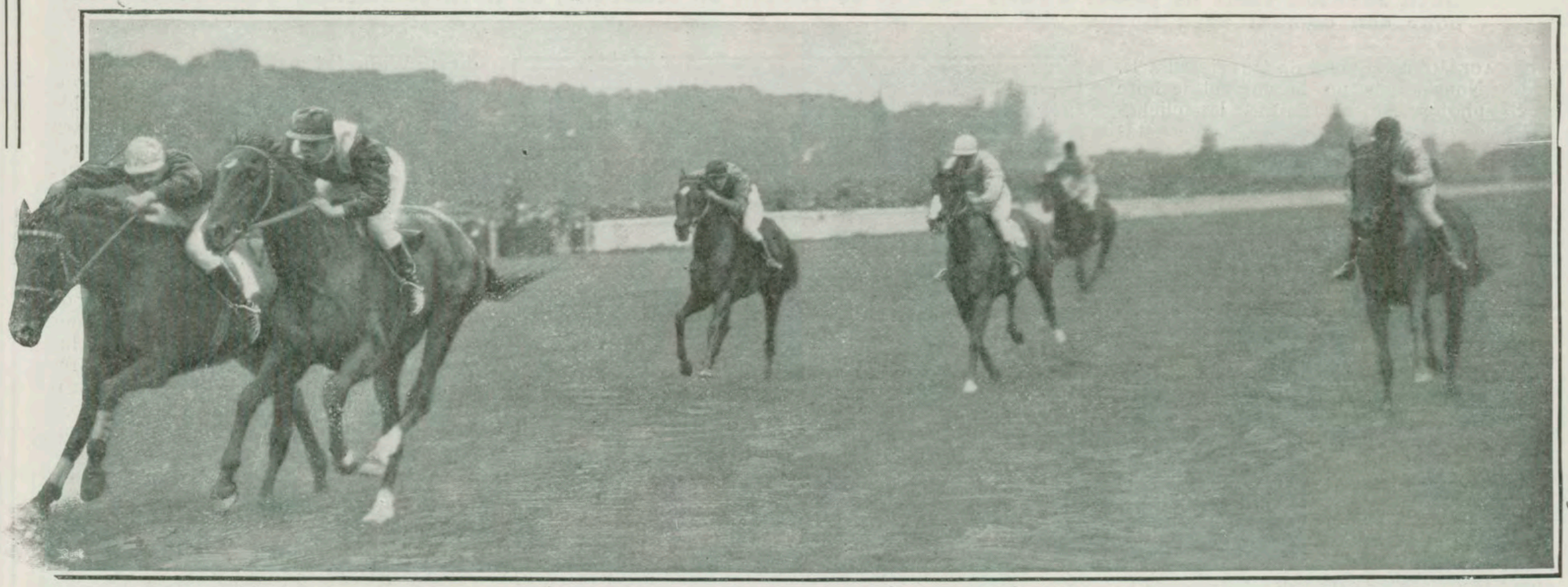
Sous l'arbitrage du docteur Phelan, le chronométrage de Léon Sée et devant l'admiration du manager de Johnson, Fitzpatrick, Jack Johnson et Sam Mac Vea font un match... de billard.

L'heure des toasts !

Johnson et sa femme et Sam Mac Vea boivent à leur santé respective au bar des Sports.

La Semaine Internationale et le Prix Vermeille

Par RENÉ RIONDET



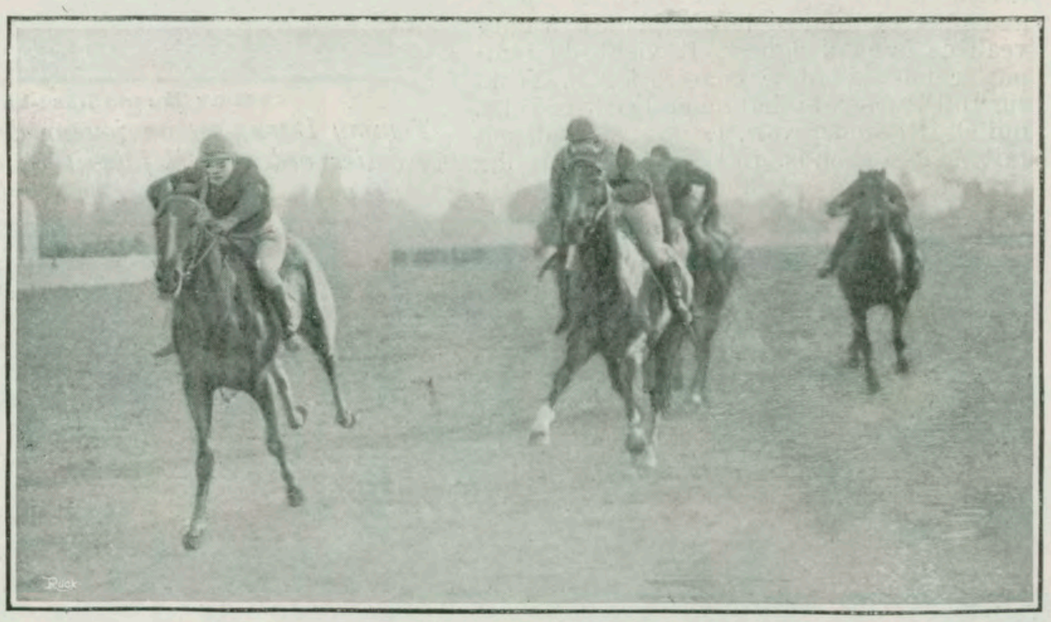
Grill Room Sea Sick Tesson Biniou Anémone II

La Coupe d'Or (Maisons-Laffitte, 30.000 francs, 2.000 mètres.)

Tesson, qui s'était élancé en tête, menait encore au poteau ordinaire. Il a été dépassé alors par Sea Sick et Grill Room, entre lesquels la lutte s'est terminée par une tête à l'avantage du premier; Tesson, le représentant belge, troisième, à deux longueurs; Biniou et Magellan non placés.

Plus la saison s'approche de la fin, plus l'incohérence des résultats se manifeste. Il ne reste plus rien du classement provisoire des deux ans ; ce n'est peut-être pas un mal.

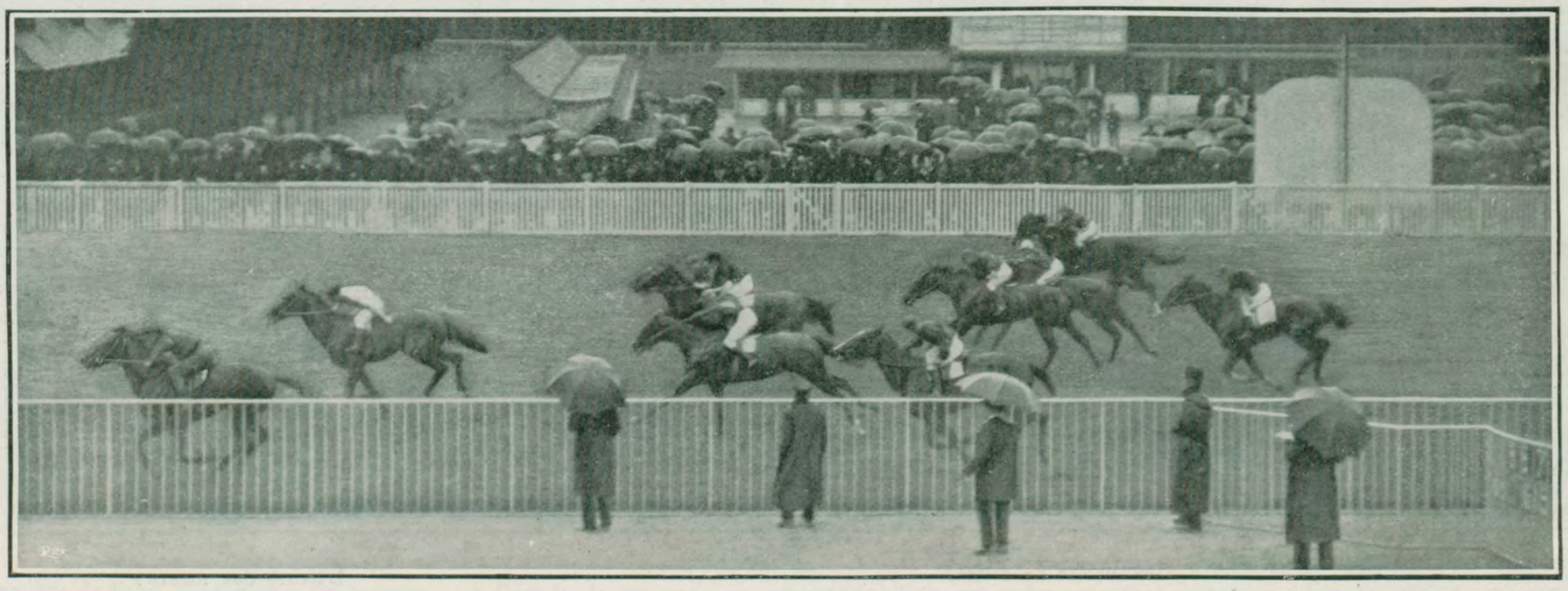
Au cours des brillantes réunions de la semaine internationale de Maisons-Laffitte, la plus complète anarchie n'a pas cessé de se manifester parmi les résultats : l'internationale, l'anarchie, tout cela nous amène naturellement à la lutte des classes. Or, précisément, voici le malheur : il semble qu'il n'y ait plus de délimitation bien distincte entre la classe des concurrents. Tous, aussi bien les deux ans que les trois ans, sont réunis en une même catégorie, parmi laquelle le destin se plaît à piquer, au hasard, avant chaque épreuve, le nom du futur vainqueur. Tesson, qui figure remarquablement dans la Coupe d'Or, derrière Sea Sick et Grill Room, échoue deux jours après dans un handicap derrière Valak ; Reine d'Or II, qui, dans le même handicap, se plaça seconde, n'est battue que d'une tête par Médéah et précède Sauge Pourprée de trois quarts de longueur dans le Prix Vermeille ; Sea Sick, après ses échecs du Royal Oak, derrière Médéah, et du Prix de Sancy, derrière Sol Voisins, remporte la Coupe d'Or, à une tête devant Grill Room, qui précède de loin Biniou, derrière lequel ce même Grill Room n'a pas figuré utilement trois jours auparavant, dans le Prix du Prince d'Orange ; quant à Grill Room et Magellan, tous deux semblent jouer une manche en partie liée, se battant tour à tour de plusieurs longueurs, dans le Prix du Prince d'Orange et dans la Coupe d'Or, puis dans la belle, finissant à une tête l'un de l'autre dans le Prix



Azalée Prestissimo II Hérault Percy

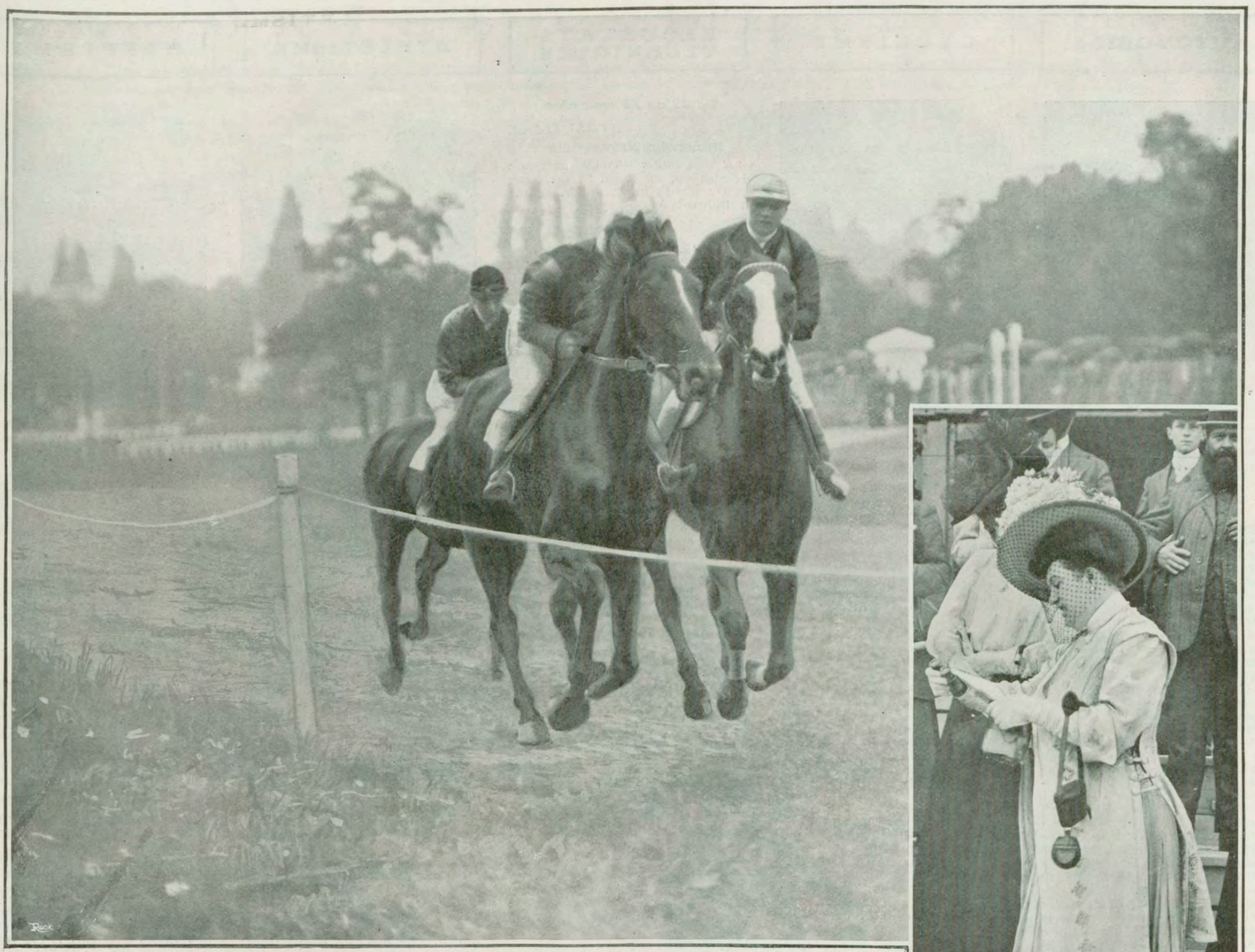
Le Critérium de Maisons-Laffitte. (20.000 francs, 1.200 mètres.)

La course entière s'est passée entre Azalée et Prestissimo II, qui après une belle lutte, ont passé le poteau dans cet ordre, séparés par une demi-longueur.



Le Handicap de la Tamise. (Maisons-Laffitte, 25.000 francs, 1.800 mètres.)

Sous le poids énorme de 60 kilos, Borax a remporté une victoire des plus faciles, Vespery (44 kilos 1/2) seconde, à deux longueurs.

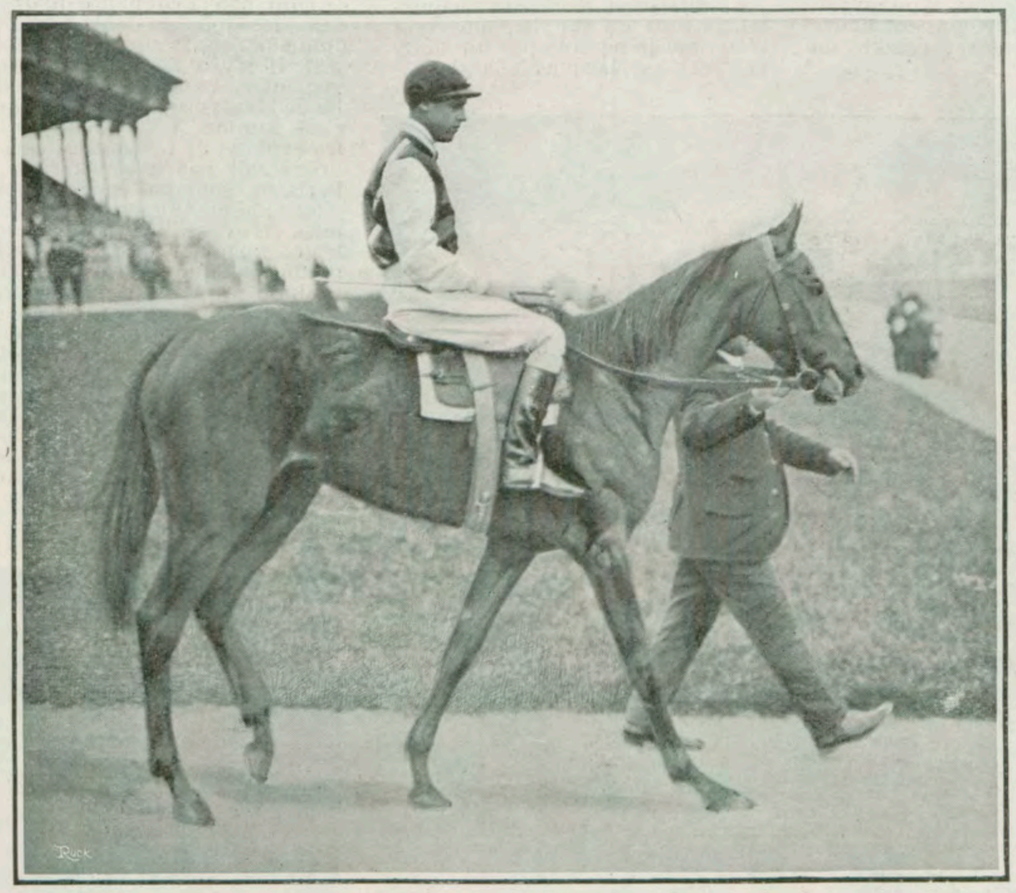


Le Prix Vermeille (Longchamp. 40.000 francs, 2 400 mètres, 27 septembre).

Cette course s'est réduite strictement à un déboulé de 800 mètres, dans lequel Reine d'Or II a pris de vitesse ses deux concurrentes. Médéah est arrivée juste à temps pour gagner d'une tête.

Mme Clémence Procureur.

Mme Clémence Procureur est l'heureuse propriétaire de Sainte Livrade et de Royal Visiteur. C'est dire que ses couleurs brillent aussi bien sur le plat que sur l'obstacle.



Sainte Livrade

Par Lauzun et Sainte Marie de Campan, s'est affirmée, cette année, comme la pouliche la plus régulière de sa génération, gagnante du Prix de Satory.

du Tage. Je n'insiste pas, parmi lesdeux ans, sur les défaites retentissantes de Percy, de Sea Queen et de Ripolin. Tout cela n'empêche pas le public d'installer bravement un favori dans chaque épreuve, et même de le voir parfois gagner; cela n'empêche pas le meeting international d'avoir remporté un brillant succès, auquel a contribué la participation d'éléments anglais, belges et italiens. Tout cela suscite enfin d'interminables discussions invoquant tour à tour ou simultanément des questions de terrain, de distance, d'hippodrome ou de circonstances; avec un peu de bonne volonté on peut tout expliquer, mais on arrive à découvrir la petite bête et non pas le grand cheval.

Il faut cependant reconnaître que toutes les probabilités semblent réunies pour faire du résultat du Prix Vermeille le plus faux qu'il soit possible de rencontrer. Réduite à un déboulé de 800 mètres, la course ne permet d'accorder aucune créance au classement officiel : Médéah, Reine d'Or II et Sauge Pourprée. Cette dernière restera, malgré tout, notre représentant le plus qualifié dans le Prix du Conseil municipal, dimanche prochain. Au milieu de la débâcle de nos concurrents, c'est vers elle que se porteront nos espoirs nationaux; malheureusement, il y aura un sérieux candidat étranger à battre. Radium, le vainqueur du Goodwood Cup et du Doncaster Cup, occupe, avec ses 55 kilos, une situation prépondérante; la distance de 2 400 mètres serait peut-être un peu courte pour lui; mais ce désavantage sera, sans nul doute, amoindri par la sévérité du train et l'état du terrain. Bref, nous aurons là probablement une belle occasion de manifester en faveur de l'entente cordiale.

René Riondet.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

M. Fr. Peyrey assistait au gonflement du Ludion, *qui est venu atterrir à un endroit convenu pour le prendre.*

N'EXAGÉRONS RIEN

Notre confrère Henri Desgrange se livre depuis quelque temps, dans l'*Auto*, à une charge à fond de train contre la municipalité de Rueil, qu'il accuse d'autophobie. Il ne parle rien moins que de boycotter la ville, et propose d'aller y faire un monome de voitures avec accompagnement de trompes, j'imagine, de sirènes et autres instruments bruyants. C'est ce qu'on appelle, dans certaines provinces, « faire charivari ». C'est une cérémonie à laquelle les joyeux loustics de l'endroit se livrent devant la maison des épousés, le soir du mariage un peu trop hâtif d'une veuve, ou d'une union ou les âges des conjoints sont par trop disproportionnés.

Quelle mesure vaut donc à la municipalité de Rueil les honneurs du charivari ? Elle a interdit aux automobiles un certain nombre de rues de la ville et les a contraintes à emprunter toutes le même itinéraire. Or, je suis passé l'autre jour à Rueil. J'ai constaté en effet, que la plupart des voies étaient barrées par des banderoles, portant en grosses lettres ces mots :

Rue interdite aux automobiles.

Mais quelles sont ces rues interdites ? Ce sont des voies étroites, tortueuses, pavées, et par lesquelles personne ne passa jamais. Le seul parcours qui reste autorisé est celui de la rue Sébastopol, par laquelle tout le monde est toujours passé. Bien avant l'automobile, Rueil était le pays honni des cyclistes, à cause de sa traversée compliquée et tortueuse. Toutes les rues étant pavées, à l'exception de la rue Sébastopol, c'était par celle-ci que chaque dimanche de nombreuses files de cyclistes défilaient. Les chauffeurs les ont suivis, et j'avoue, pour ma part, être fort peu incommodé de me voir interdites des voies que je n'ai jamais eu l'intention d'emprunter.

Il faut dire aussi que toutes ces petites villes ont fort à souffrir des automobiles, dont le passage soulève des nuages de poussière ou projette des flots de boue, suivant le temps. Elles essaient de se défendre. En y mettant chacun du nôtre, nous arriverons à nous entendre, mais de part et d'autre, n'exagérons rien !

Marcel Viollette.

CYCLISME

Verbist, qui s'est classé premier à Anvers, dans une course de 100 kilomètres derrière motocyclette, devant Guignard.

SPORT OU ACROBATIE ?

Un de nos lecteurs, M. Elie Froment, de Vergèze, m'a écrit pour me demander de trancher la question suivante : les courses derrière motocyclettes appartiennent-elles au sport pur ?

Je suis d'abord envahi d'un légitime orgueil, à la pensée que M. Froment a recours à mes faibles lumières, ensuite, je suis convaincu que, quelle que soit mon opinion, elle ne mettra pas fin à la controverse. Et je le regrette, oh ! combien !

Bien souvent, j'ai déjà abordé cette discussion, et je ne me suis pas fait faute de dénigrer le sport derrière motos, lorsque je le comparais au sport derrière tandems. Evidemment, nous devons avoir une profonde admiration pour les exploits d'un Wills ou d'un Darragon. Leur énergie, leur sang-froid, leur courage (car ils risquent la mort à chaque coup de pédale) permettent de qualifier de héros ceux qui arrivent à la maëstria des deux coureurs que j'ai cités.

Mais cette admiration ne doit avoir aucun rapport avec celle que nous professons pour des hommes comme Brocco, Léon Georget, Berthet, dont l'effort n'est peut-être pas plus grand, mais combien plus athlétique que celui des stayers derrière engins mécaniques.

Sans contestation possible, faire 50 kilomètres dans l'heure avec entraînement humain est plus pénible que parcourir 99 kilom. 57 m. en 60 minutes derrière motocyclette. Un Brocco a droit a plus d'admiration qu'un Wills au point de vue sport pur, mais un Wills mérite plus d'éloges qu'un Brocco, si l'on considère uniquement le côté acrobatie et spectacle.

J. M.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 20 au 25 septembre.

ATHLÉTISME

Dimanche 20 septembre.

Rouen-Paris (155 kilomètres) : 1. Siméon, en 15 h. 36 m. 5 s. ; 2. Orphée 15 m. 41 m. ; 3. Cibot ; 4 Poinsot ; 5. Corroyer.

CYCLISME

Dimanche 20 septembre.

Parc des Princes. — *Grand Prix de la République amateurs* (vitesse) : 1. Demangel ; 2. Auffray ; 3. Shilles.

Professionnels (vitesse) : 1 Friol ; 2. Poulain ; 3. Delage.

Demi-fond : 1. Darragon ; 2. Walthour ; 3. Dussot ; 4. Contenet.

HIPPISME

Dimanche 20 septembre.

Longchamp. — *Grand Critérium* (1.600 mètres, 30 000 francs) : 1. Golden Sky, au prince Murat (Barat) ; 2. Negofol ; 3. Fils du Vent. (12 partants.)

Prix du Prince d'Orange (2.400 mètres, 20 000 francs) : 1. Biniou, à M. Marghiloman (G. Stern) ; 2. Mafia II ; 3. Magellan. (11 partants.)

Prix de Saint-Cloud (4 000 mètres, 15 000 francs) : 1. Merci, à Mme Cheremeteff (Ransch) ; 2. Druidesse ; 3. Maroussia. (7 partants).

Lundi 21 septembre.

Maisons Laffitte. — *Handicap de la Tamise* (1.800 mètres, 25.000 francs) : 1. Borax, à M. Paul Jacquin (M. Barat) ; 2. Vespéry ; 3. Tesson. (21 partants.)

Mercredi 23 septembre.

Maisons Laffitte. — *La Coupe d'Or* (2.000 mètres, 30.000 francs) : 1. Sea Sick, à M. W. Duke (Belhouse) ; 2. Grill Room ; 3. Tesson. (8 partants.)

Handicap de la Seine (3.200 mètres, 25.000 francs) : 1. Hérisson, à M. J. Lieux (Hobbs) ; 2. La Belle II ; 3. Vixen. (18 partants.)

Jeudi 24 septembre.

Saint-Ouen. — *Prix Frigoletto* (3.000 metres, 10.000 francs : 1. Saint-Hilaire, à M. Ephrussi (A Carter) ; 2. Novio ; 3. Maro II. (10 partants.)

NOS POCHETTES

Nous mettons en vente :

1. La pochette du Circuit.
2. La pochette du Tour de France.
3. La pochette des hommes volants.
4. La pochette des Manœuvres.

Chaque pochette contient douze épreuves 13/18 et est vendue au prix de 10 francs.

ATHLÉTISME

Handicap de 150 yards pour enfants de moins de 14 ans, au meeting d'Aldershot. Il a été remporté par le petit Ward.

SUIS-JE UN SANS-PATRIE ?

Depuis que j'ai reçu la lettre de M. Chapurlat, ancien champion du Sud-Est, je n'ose plus regarder les gens en face, je rougis, je pâlis, je verdis tour a tour, faisant passer mon visage par toutes les couleurs de l'arc-en-ciel, sans, hélas ! le voir devenir tricolore ! M. Chapurlat aurait-il donc raison ? Je tremble et frémis tour à tour, car M. Chapurlat m'accuse de ne pas être patriote. Et pourquoi ai-je démérité de ma patrie, mon Dieu ? Pourquoi suis-je devenu cet être odieux qu'il me répugne de traîner avec moi ? Seul, M. Chapurlat a pu trouver la solution du monstrueux problème vivant que je constitue.

M. Chapurlat a lu l'article que j'ai publié, où j'admirais les Américains qui fêtent dignement leurs champions et où je me plaignais de la froideur du public français vis-à-vis des nôtres. Il m'accuse de ne pas avoir assez insisté sur les quatre belles victoires !!! (*sic*) remportées par nous à Londres. Et pourtant je lui ferai remarquer humblement, que nous avons même donné le portrait du vainqueur du tir à l'arc, tout en regrettant que ce triomphe national n'ait pas été remporté dans une épreuve de plus grande envergure. Nous avons eu la, Monsieur Chapurlat, une fiche de consolation ; nous n'avons pas accompli une de ces éclatantes performances dont pourront s'enorgueillir nos descendants. Ne nous amusons pas à admirer sans réelle raison nos athlètes et gardons nos éloges pour les Américains et les Anglais, nos maîtres jusqu'ici.

Et dites-moi, Monsieur Chapurlat, je vous en supplie, dites-moi bien que je ne suis pas un sans-patrie !

Jacques Mortane.

HIPPISME

Une chute curieuse à Newbury. Cheval et jockey ont roulé et vont faire culbuter le jockey qui les suit.

A PROPOS DU CINÉMA

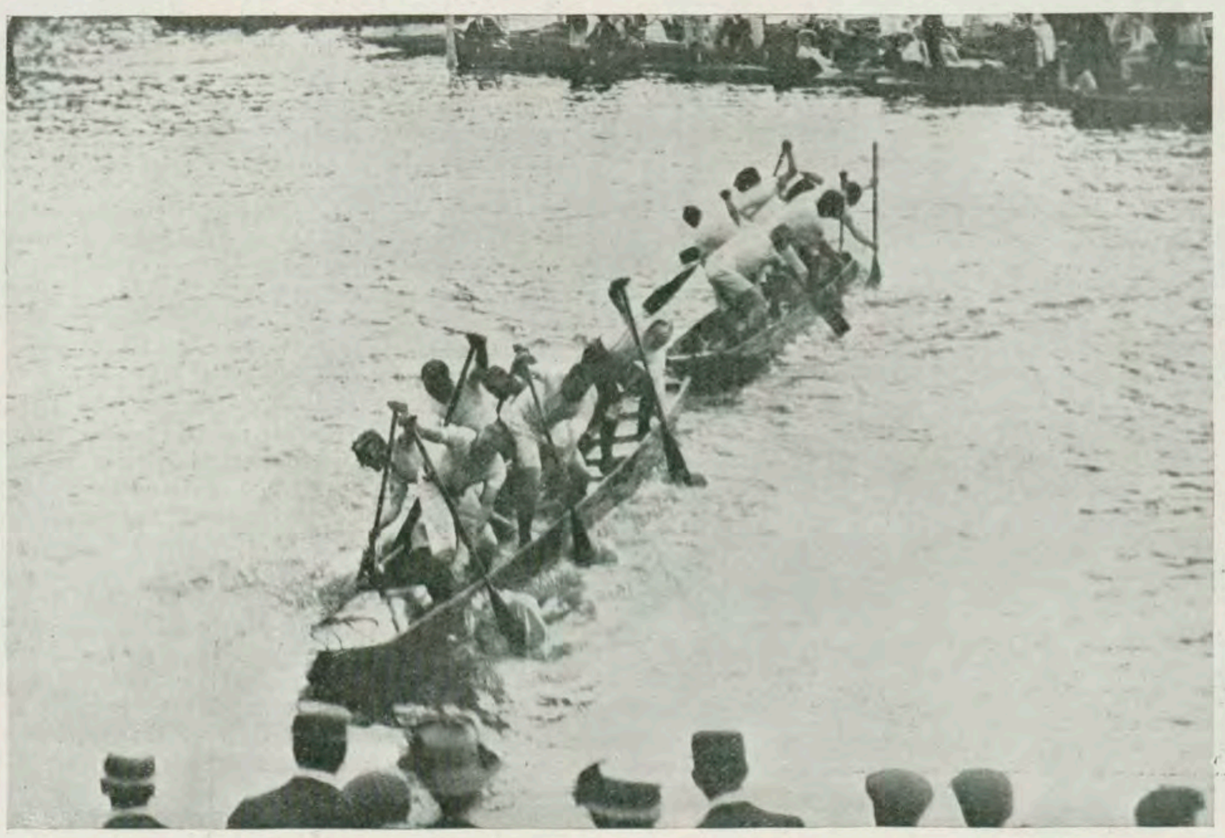
Le royaume du cinéma n'a pas de limites. Certains de nos confrères nous ont fait pénétrer dans ses intéressantes coulisses, nous montrant comment, à l'aide de truquages ingénieusement agencés, il parvient a donner aux spectateurs l'illusion d'incidents pris sur le vif. L'autre jour, il s'est attaqué au sport hippique : sur l'emplacement de l'hippodrome de Chantilly, une pantomime s'est déroulée, dont l'auteur était M. Fernand Vandérem, le metteur en scène M. Le Bargy et le principal acteur M. Max Dearly, qui tenait le rôle du jockey Avec de semblables éléments de réussite, il n'est pas douteux que les films reproduisant cette scène ne remportent un vif succès lors de leur apparition devant le public.

Le fait n'aurait rien d'autrement intéressant, si un de nos confrères sportifs les plus répandus ne s'était pas ému du sujet de ladite pantomime : celle-ci mettait en scène, paraît-il, un donneur, un jockey et des lads d'écurie. Or, que peut faire un donneur, lorsqu'il est en rapport avec un jockey ou des valets d'écurie ? Il est inutile d'insister. Malgré le dénouement très moral de l'action, notre confrère s'indignait de voir populariser dans le public l'idée de pareilles transactions

J'avoue que je ne partage pas tout à fait ce sentiment. D'abord, pour tous les citoyens dignes de ce nom, par la confiance qu'ils ont dans les lois de leur pays, les donneurs sont supprimés depuis 1891. Il n'y a donc aucun inconvénient à ce que l'on reprenne les incidents de l'histoire ancienne ; c'est comme si l'on reproduisait les exploits de Cartouche ; cela ne prouverait pas que les rues de Paris ne sont pas sûres aujourd'hui. Si l'on admettait la théorie mise en avant, il faudrait au contraire imaginer des scènes cinématographiques dans lesquelles le donneur perdrait aux courses tout le capital qu'un labeur intégre lui aurait permis d'accumuler ; ou bien on montrerait le donneur, qui, par hasard, se serait enrichi, en train de partager son argent entre les pauvres de son arrondissement. Certes, cela serait très beau et très moral, malheureusement je crois qu'on userait en pure perte des kilomètres de films.

Boïard.

Ce chimpanzé excelle dans la conduite d'une voiture, mais c'est un wattman avec lequel il ne faut pas entrer en discussion.



AUX RÉGATES DE TEDDINGTON-REACH

La finale du Tug of War. Le team de Libes bat celui de Vesta. Les canots sont reliés par une corde et le rameurs emploient tous leurs efforts pour emmener de leur côté l'embarcation de leurs adversaires. La victoire reste à l'équipe qui entraîne l'autre.

Les exercices de natation pour les chevaux remplacent, par les fortes chaleurs, les galops légers, sans trop fatiguer le cheval.

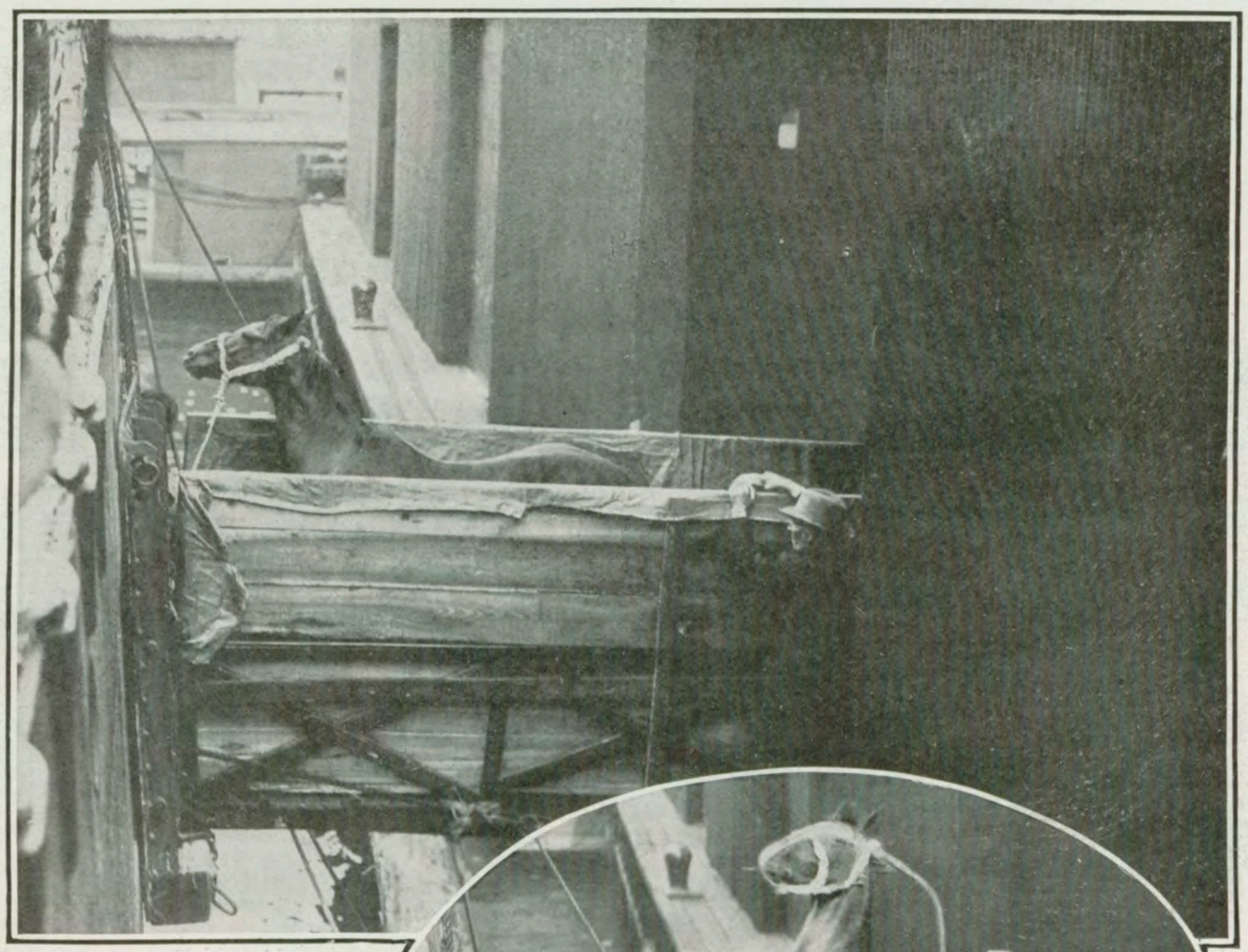
LA CRISE AMÉRICAINE

Les éleveurs des Etats-Unis estiment qu'ils n'ont plus grand chose à faire dans un pays où, disent-ils, les fanatiques tiennent les rênes du gouvernement et conduisent le peuple à la ruine

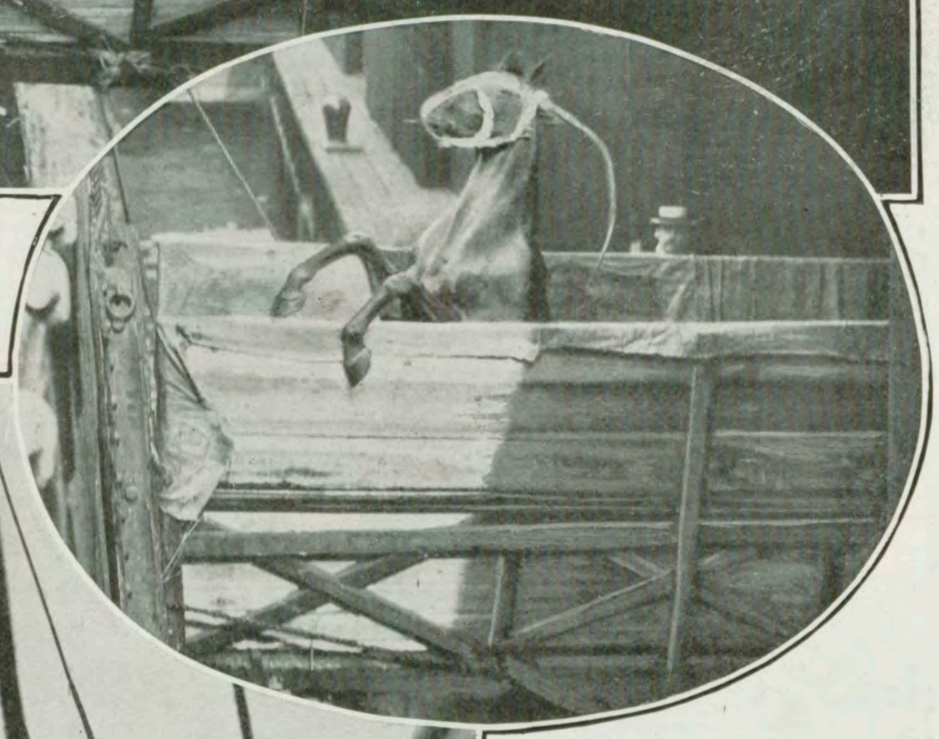
Les nouvelles les plus contradictoires nous arrivent d'Amérique. On annonce, un jour, qu'une flottille vient d'être mobilisée et que, chargée d'étalons, de poulinières et de leurs rejetons, elle vogue vers l'Europe; on prétend que de fameux propriétaires ont loué d'immenses prairies en Normandie pour y pratiquer l'élevage, qu'ils ont déjà retenu un établissement d'entraînement à Newmarket. Puis, le lendemain, tout est démenti : les produits qu'on nous envoie de là-bas seront simplement vendus aux enchères; peut-être même ne viennent-ils chez nous que pour parfaire leur instruction.

Malgré l'incertitude qui plane sur les intentions de nos voisins de l'autre côté de l'Atlantique, vous pensez bien qu'ici nous avons déjà trouvé le remède à opposer aux conséquences qui pourraient résulter pour nous de la situation nouvelle. Ce remède est bien simple; vous l'avez deviné sans doute; c'est une petite intervention des pouvoirs compétents. En France, c'est toujours réglé : lorsque l'autorité s'immisce dans les affaires privées, on lui reproche son intervention (voyez la question des paris); lorsqu'elle se cantonne sur son terrain, on réclame son intervention (voyez la question qui nous occupe). Le moyen à employer sera d'ailleurs facile : il suffira d'une légère prohibition. On empêchera les nouveaux arrivants de débarquer; ou bien on interdira à leurs produits futurs de courir chez nous; à eux, ce n'est pas la peine, c'est déjà fait. Ainsi, nous allons assister à une nouvelle manche de ce match, qui dure déjà depuis si longtemps entre les protectionnistes et les libres échangistes; on sortira les grands mots, on invoquera l'intérêt général, qui, trop souvent, dans notre démocratie, se réduit à celui qui apporte le plus de voix à nos représentants. C'est assez dire que les éleveurs seront bien défendus. Je veux cependant prendre la parole en faveur des propriétaires qui, comme la cigale, se bornent à chanter pendant l'été. S'ils parviennent en France, les propriétaires américains y trouveront des conditions moins onéreuses que dans leur pays; notamment les frais d'entrée et de forfaits des épreuves importantes leur paraîtront peu élevés : là-bas, dans les Futurity Stakes de 1907, sur un montant de prix de 144.000 francs, 50.000 francs seulement provenaient des fonds de la Société. Ils auront alors une tendance à appliquer leurs excédents disponibles à d'autres dépenses, et pourront créer ainsi un renchérissement général. Ce serait peut-être le moment de s'occuper sérieusement de la question des frais. Je ne réclame pas une intervention, je fais appel à l'initiative privée : vu sa rareté, le fait mérite d'être souligné.

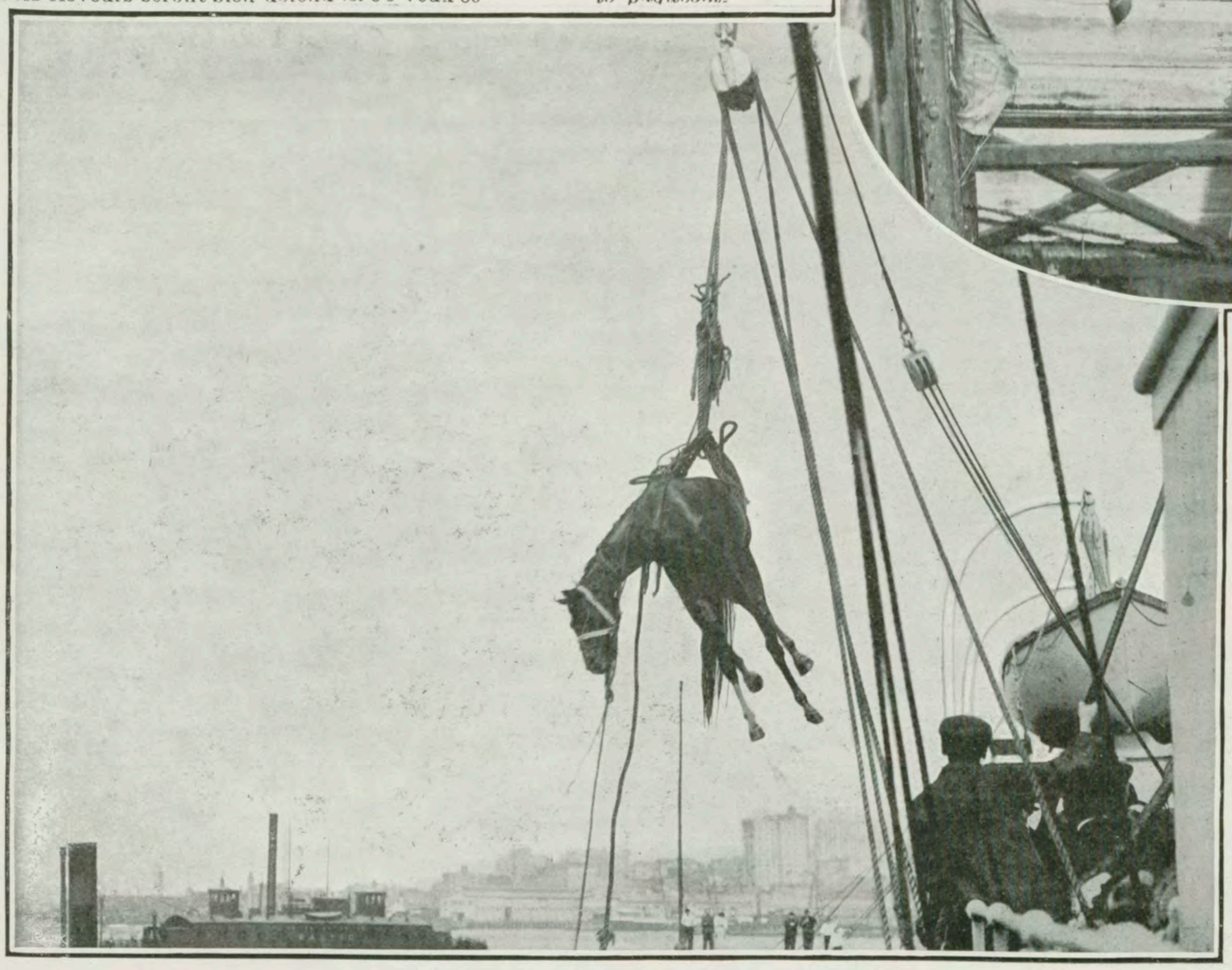
BOÏARD.



L'embarquement.
Le cheval passe sur la passerelle, qui le conduit du rivage sur le paquebot.

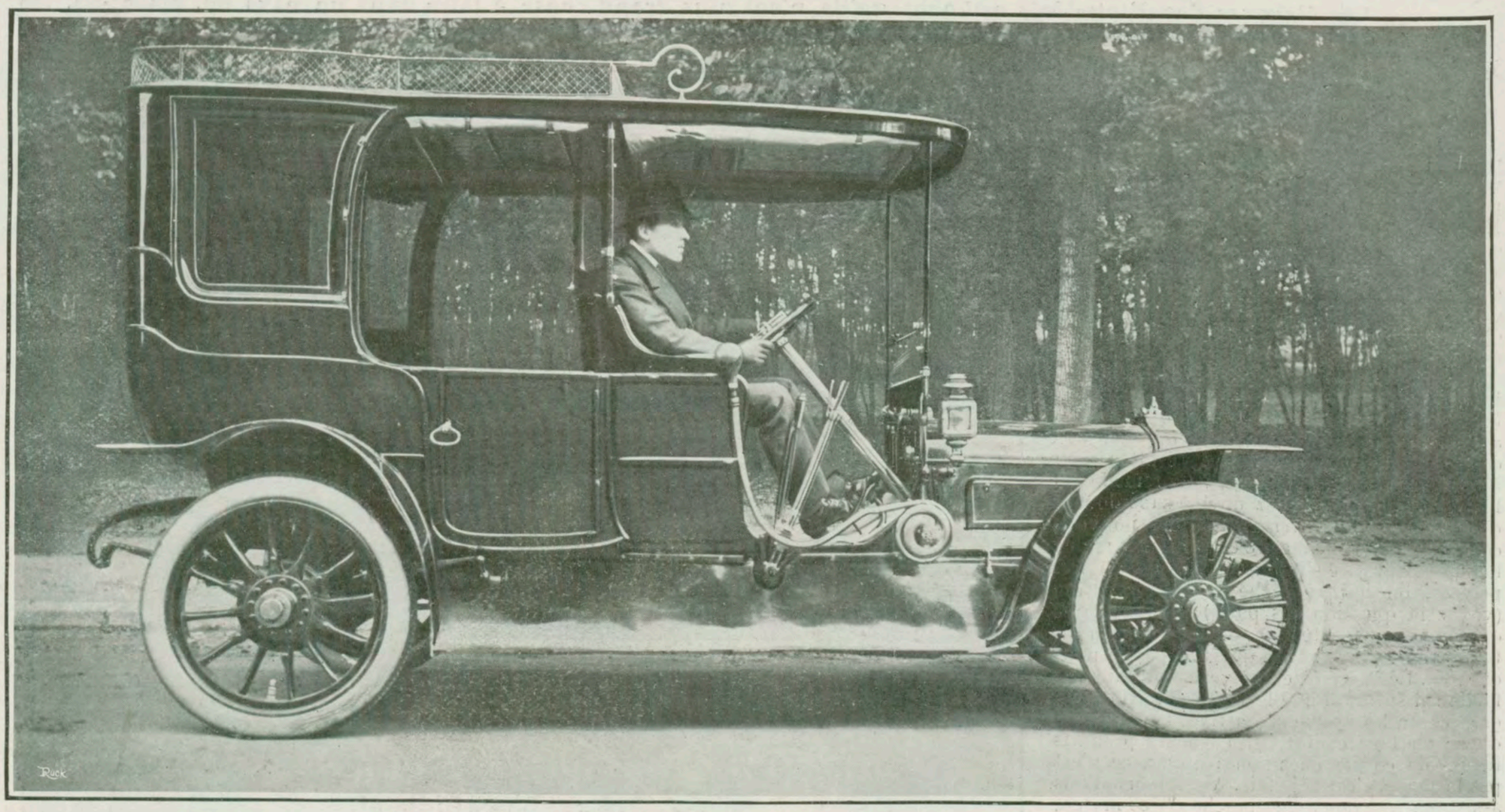


La peur,
Ce cheval, Lady Lucas, prend peur et refuse d'avancer.



Ascension peu agréable.
Ne pouvant arriver à faire traverser la passerelle à Lady Lucas, on est obligé de l'enlever à l'aide de palans et de lui faire accomplir, à travers les airs, un voyage dont la grâce ne rappelle que de loin le vol d'un Wright.

APRES LE MEETING DE SPA

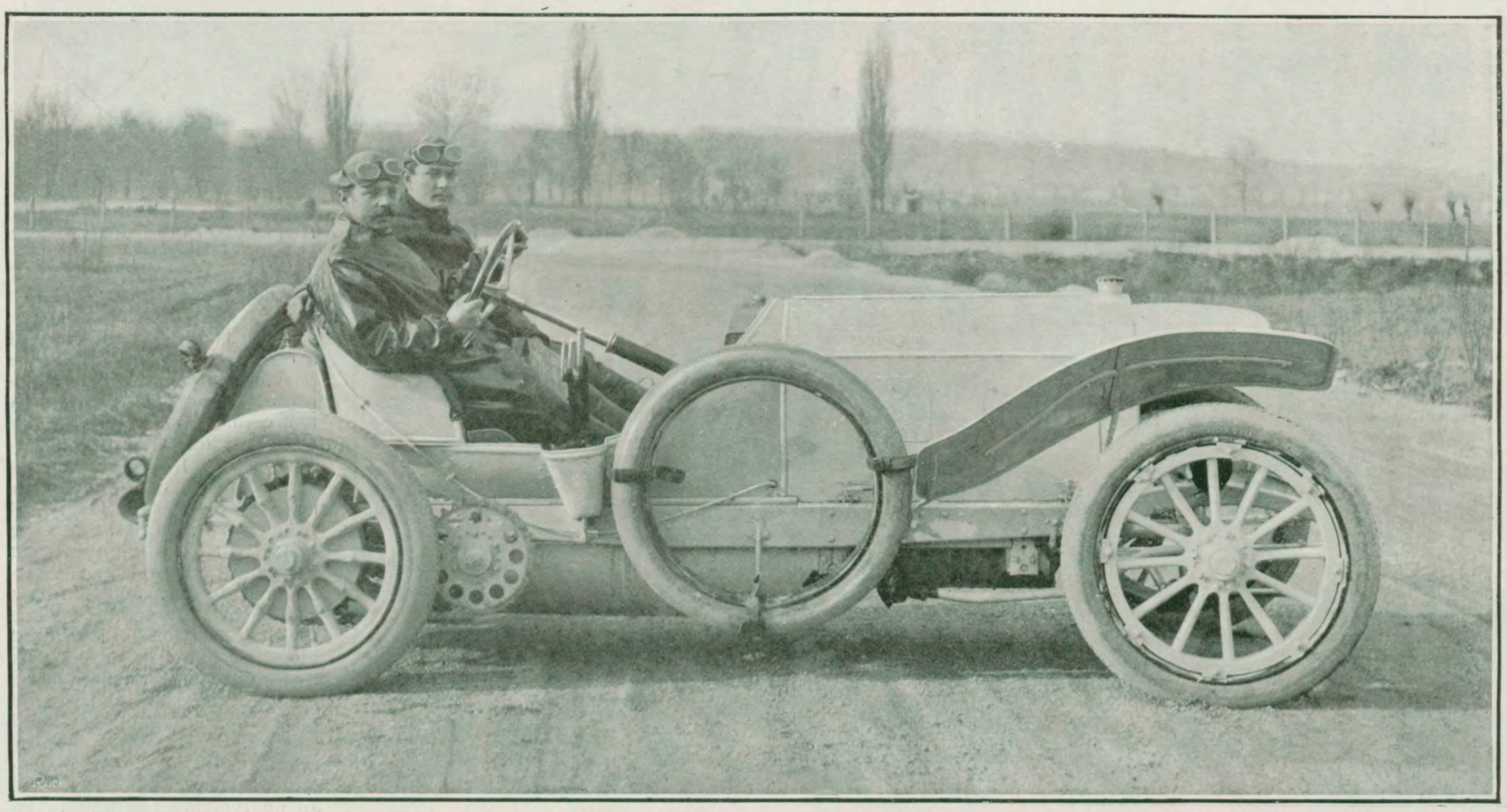


(Cliché photo Vulga.

LA BAYARD-CLÉMENT A SPA

Le conconrs de Spa a été l'occasion d'une victoire pour la 10/16 chevaux Bayard-Clément. Ce concours, ouvert aux voitures de touristes, comportait divers genres d'épreuves, et la victoire revenait à celle ayant montré le meilleur rendement, sur les 58 engagés. (Magnéto Bosch. Pneus Dunlop.) La voiture reproduite sur notre photographie appartient à M. Génin.

LA COURSE DE COTE DU SEMMERING



SALZER, LE NOUVEAU RECORDMAN DU SEMMERING

Le 20 septembre, se disputait la course classique de côte du Semmering. Salzer, sur Mercédès, y a remporté un joli succès, se classant premier et battant le record en 7 m. 23 s. 3/5. Cinq Mercédès, engagées dans les trois premières catégories, y prennent les deux premières places dans deux de ces catégories et la première place dans la troisième. (Magnéto Bosch. Pneus Continental.)

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant*: CAMILLE LECESTRE.